

ALAS

Publicación del Cuerpo de Alumnos
de la Escuela Militar de Aeronáutica
Edición 2001



Este vuelo no lo podré volver a hacer



Aviation Firsts

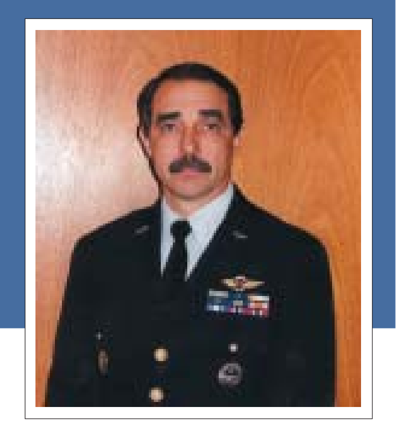
Alas... un permanente desafío

Fuerza Aérea



Escuela Militar de Aeronáutica

Mensaje del Señor Director de la Escuela Militar de Aeronáutica



Una nueva edición de la revista "ALAS" nos recuerda que ya ha pasado otro año.

Lo plasmado aquí, por los Alumnos, nos resume la infinidad de actividades en las que intervino nuestro Instituto en dicho período.

Actividades militares dentro y fuera de la Escuela, deportivas y sociales, en las que siempre ha quedado en alto el prestigio de la Fuerza Aérea Uruguaya y la dedicación profesional de nuestros Jefes, Oficiales, Docentes y por supuesto la de los Alumnos.

En esta publicación, si bien es una tarea extracurricular, ellos ponen de manifiesto todo su potencial: el trabajo en equipo, su creatividad, los conocimientos de informática, la sana confrontación de ideas, la formación de su espíritu crítico, creando así un espacio de socialización donde la tolerancia y el respeto por el trabajo de los demás, son valores medulares para la realización de dicha tarea y para su formación como Señoras y Señores Oficiales.

Una de las satisfacciones que, de alguna manera, premia todo este esfuerzo, fue el haber recibido de parte de los distintos representantes de las Fuerzas Aéreas Americanas, innumerables halagos, cuando se obsequiaron ejemplares de "ALAS", luego de la intervención que le cupo al Cuerpo de Alumnos durante la realización de la XLI CONJEFAMER, llevada a cabo este año en nuestro país.

Mis felicitaciones, entonces, al Consejo Editor de la revista y a todos los que colaboraron, de una u otra forma, para que con su aporte se haya logrado editar un nuevo ejemplar.

El Director de la Escuela Militar de Aeronáutica
Coronel (Av.)

Eduardo R. Bianchi

Sumario





Staff



FUERZA AEREA URUGUAYA

Revista patrocinada por la Dirección, Jefatura de Estudios y Jefatura del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica

SUPERVISOR EDITORIAL
Tte.1° (Av.) Alvaro Sosa

DISEÑADOR GRÁFICO
C.B.G. Diseños

COMISIÓN ADMINISTRADORA

PRESIDENTE
Tte. Cnel. (Av.) Arturo Silva

SECRETARIO
Cap. (Av.) Waldemar Radío

TESORERO
Tte. 1° Marcelo Poggio

CONSEJO EDITOR

Presidente
Cad.3° Nelson Coyto

Vice-Presidente
Cad.3° Fernando Bertassi

Secretario
Cbo. Hrio. Eber Fernández

Sección de Redacción
Sgto. Hrio. Washington Martínez







Nuestra Portada:

Escuadrilla de aviones T-260 EU haciendo su pasaje en el Día de la Fuerza Aérea.

Sección de Gráficos
Cad.1° Francisco Galván
Cad.1° Liber Bentancur
Asp. Washington Paz

Sección de Archivo
Cad.2° Richard Bruno
Cad.1° Silvana Ferrero
Asp. Blanca Núñez

Administración y Venta de Avisos
Cad.2° José Lima
Cad.1° César Rodríguez
Asp. Mauro Baliero

Sección de Eventos y Recursos
Cad.1° Leonardo Salvini
Cad.1° Diego Silveira
Asp. Lucía Varela
Asp. Eduardo Lepere

Sección de Compaginación y Diagramación
Cad. 2° Daniel Brianthe
Cad.1° Diego Laudicio
Cad.1° Andrés Curbelo
Asp. Alvaro Gestido

Nuestra Dirección en Internet
http://fau.gub.uy/alas

Noviembre 2001

Nómina de Señores Profesores del Instituto

Tte. Cnel. (CyE.) Silverio Cano	Astronáutica
Tte. Cnel. (Met) Raúl García	Informática
Tte. Cnel. (Av.) Arturo Silva	Aerodinámica
Tte. Cnel. (Av.) Jorge Alvarez	Aerodinámica
Tte. Cnel. (Av.) Henry Fumero	Aerodinámica
Tte. Cnel. (E.F.) (R)Adhemar De los Santos	Maestro de Esgrima
May. (Nav.) Alvaro Paolino	Derecho Internacional Humanitario
May. (AA.) Gerardo Gancedo	Administración de Personal
May. (Av.) Ricardo García	Mecánica y Sistemas Aeronáuticos
May. (CyE.) Luis Capezzolo	Meteorología
May. (S.T.) Jorge Berisso	Educación Física
May. (S.T.) Leonardo Villalva	Educación Física
May. (AA.) Osvaldo Greissing	Informática
May. (AA.) José Franco	Estadística
May. (AA.) Jorge Cigarán	Informática
May. Equip. (R) Odegar Borba	Administración de Personal
Cap. (Mant.) Jorge Zarauz	Informática
Cap. (Av.) Alejandro Arocena	Instructor de Vuelo
Cap. (Av.) Daniel Ubillos	Instructor de Vuelo
Cap. (Av.) Pedro Bielenberg	Reglamentaciones Aeronáuticas, Instructor de Vuelo
Cap. (Av.) Roberto Amorín	Instructor de Vuelo
Cap. (Av.) Hugo Parentini	Esgrima
Cap. (Av.) Alvaro Loureiro	Introducción a las Organizaciones
Cap. (Av.) José Palermo	Derecho Civil
Cap. (Av.) Leonardo Cortés	Vuelo por Instrumento, Instructor de Vuelo Primario
Cap. (Av.) Sergio Marquez	Instructor de Vuelo
Cap (Av.) Waldemar Radío	Instructor de Vuelo
Cap. (Nav.) Marcelo Boggiani	Navegación Aérea
Cap. (Mant.)(R) Carlos Fleitas	Economía
Tte.1º (Av.) Ruben Aquines	Normativa Militar, Inst. de Vuelo
Tte.1º (Av.) José Rizzo	Economía Descriptiva
Tte.1º (Av.) Marcelo Cavalero	Sistemas de Armas
Tte.1º (Av.) Alvaro Sosa	Historia Nacional, Normativa Militar
Tte.1° (Av.) Charles Fernandez	Mecánica y Sistemas, Instructor de Vuelo
Tte.1° (Av.) Marcelo Poggio	Instructor de Vuelo
Tte.1° (Av.) Javier Gonzalez	Instructor de Vueloz
Tte.1º (Nav.) Fernando de León	Contabilidad de Costos
Tte.1º (Nav.) Wilson Munch	Meteorología
Tte.1º (Av.) Miguel Russo	Seguridad de Vuelo, Instructor de Vuelo
Tte.1º (Av.) Ramón Román	Normativa Mlitar, Esgrima, Instructor de Vuelo
Tte.1° (Nav.) Juan Garrido	Sistema de Armas
Tte.1º (Av.)(R) Juan Maruri	Historia de la Aviación
Tte.1º (SA.) Joaquín Suárez	Fisiología de Vuelo
Tte.2° (Av.) Rafael Arbilla	Instructor de Vuelo
Cbo.1º (Adm.) Fernando Lescano	Administración de Personal
AT.2º Jorge Porto	Física, Taller de Química
Sdo.1º (Adm.) Mónica Perovich	Administración de Personal
Sdo.1° Miriam Dávila	Educación Física
Prof. Walter Contreres	Educación Física
Prof. Javier Cánepa	Educación Física
Prof. Ramón Rasquín	Educación Física
Prof. Alejandro Valenzuela	Educación Física
Prof. Juan Martínez	Comunicación Social, Literatura
Prof. Carlos Sciarra	Int. a la Contabilidad, Contabilidad de Costos
Prof. Carlos Papaleo	Química
Prof. Carlos Froster	Metodología de la Investigación
Prof. Flavio Della Cella	Esgrima
Profa. Nilda Paysee	Metodología de la Investigación
Profa. Olga Ferrari	Idioma Español
Profa. Mónica Gómez	C.R.M., Filosofía
Profa. Graciela Rial	Inglés
Prof. Alejandro De Fuentes	Derecho Aeronáutico
Prof. Maria del Carmen Espinoza	Sociología
Prof. Juan Barla	Fraseología Aeronáutica
Profa. Emilia Albistur	Inglés
Profa. Cristina Perdomo	Inglés
Prof. Eduardo Lacués	Matemáticas
Prof. Walter Alvarez	Matemáticas
Prof. Heber Outeiro	Educación Física
Prof. Washington Guarino	Educación Física
Profa. Gimena Rando	Organización y Métodos
Sra. Mary Cardozo	Biblioteca
Sra. Angélica Portillo	Biblioteca

Cuadro de Señores Oficiales del Instituto

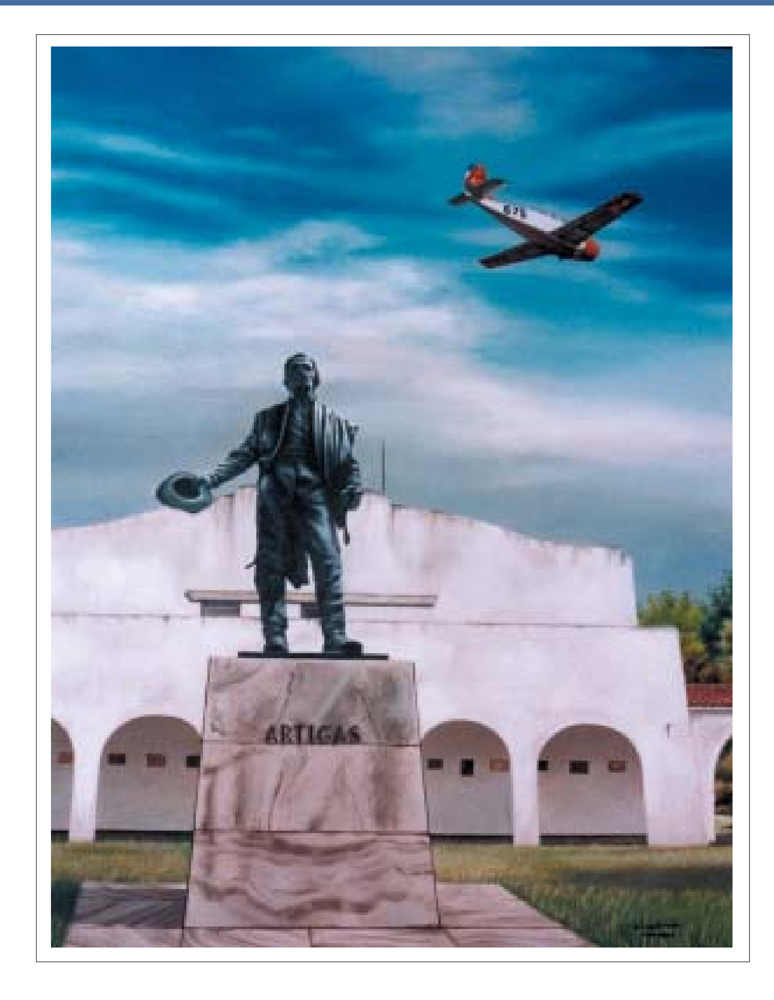


Sentados de izq. a der.:
May.(SA) E. Silva, May.(Mant.) J. Borderre, Tte.Cnel.(Av.) A. Silva, Cnel.(Av.) E. Bianchi, Tte.Cnel.(Av.) A. Alarcón, May.(Av.) D. Pérez, May.(Av.) V. Quintero.

Parados 1º fila de izq. a der.:
Cap.(Av.) A. Arocena, Tte. 2º(Av.) R. Arbilla, Tte. 2º(SA) L. Sommaruga, Tte.2º (SG) M. Paz, Cap.(Av.) R. Amorín, Cap. (A.A.) W. Boshnakoff, Tte.1º(Av.) A. Sosa, Tte.2º V. Silva, Cap.(Av.) P. Bielenberg, Tte.1º (Av.) R. Román, Tte. 1º(Av.) J. González, Tte.1°(Av.) R. Aquines.

Parados 2º fila de izq. a der.:
Tte.2º(Av.) R. Gutiérrez, Tte.1º(Av.) M. Poggio, Tte.2º(O.) A. Castellanos, Tte.1º(SA) E. Alves, Cap.(Eq.) M. Alonso, Tte 1º(O) B. Calcagno, Cap.(Av.) D. Ubillos, Cap. (Av.) L. Belén, Cap.(Av.) L. Cortés, Tte.2º(Av.) M. Olivera, Cap.(Av.) W. Radío, Cap.(Av.) S. Márquez, Tte.1º(Av.) M. Russo, Tte.2º (Av.) I. Borba, Alf.(Av.) G.Cena.

Editorial



Un nuevo año ha pasado, y nuevamente el Consejo Editor ALAS, se vio con el compromiso, y a su vez el gran placer, de publicar esta Revista, fruto del esfuerzo que realizan las personas que en ella trabajan.

El objetivo primordial que nos proponemos año tras año es transmitir nuestras vivencias, experiencias y sentimientos que nos acompañan en nuestro diario vivir, procurando siempre de hacerlo lo mejor posible y con la mayor excelencia y profesionalismo.

No siempre es tarea fácil, pero el esfuerzo en conjunto, ha servido para superar las dificultades de tan ardua pero reconfortante tarea.

Por tal razón, es un enorme orgullo el ver culminada esta Revista, ya que ella representa la vida de la "Juventud Aérea", cuyo espíritu aeronáutico la caracteriza, y trata de volcarlo en estas páginas.

Maniobras 2000

El mes de Noviembre ya estaba en su culminación cuando el 27 del mismo comenzaron las MANIOBRAS ANUALES. Desde muy temprano en la mañana emprendimos el viaje hacia " LA CAROLINA " Durazno,campo donde se llevarían a cabo.
El viaje fue realmente emocionante ya que algunos por primera vez volábamos en el C-130 Hércules y en el C- 212 Aviocar. En el trayecto Carrasco – La Carolina se realizó una escala en la Brigada Aérea II en la ciudad de Durazno, donde pudimos apreciar de cerca los A-37 Dragon Fly, el IA-58 Pucará y el PC-7 Pilatus.
Esas imágenes hicieron resaltar el espíritu aeronáutico de los futuros Oficiales de la Fuerza Aérea Uruguaya. Allí fue donde embarcamos en el C –212 hacia el campo donde pasaríamos los últimos cuatro días.
Al pisar el suelo de la Carolina apreciamos la posibilidad y oportunidad de adquirir experiencias poniendo de nosotros mismos dedicación y afán de superación.
Durante esos días supimos resaltar y apreciar el constante esfuerzo personal y de cada compañía por ser los mejores en cada actividad.
Tuvimos diversos briefings ya sea de reconocimiento en el terreno, primeros auxilios, carta de navegación, de embarque y desembarque en helicópteros, con la preciada visita del Wessex.
Realizamos tiro con diferentes armamentos y posiciones de tiro. También se tuvo la participación, como es habitual en cada maniobra, de algunos integrantes del C.O.E. con quienes aprendimos actividades que un piloto utilizaría en ocasiones extremas y por qué no cotidianas. No podríamos olvidarnos de las infaltables guardias que se realizaban por cada compañía.
Mientras unos hacían guardia los demás realizaban marchas, actividades de aerotransporte nocturno y hasta se realizó tiro con visores nocturnos. Poniendo en práctica todo lo aprendido en el correr del año y en los briefings aportados por los Señores Oficiales durante las maniobras.
En el último día apreciamos una demostración de A- 37 realizando una simulación de ataque a un objetivo en tierra. Era grandioso ver tanta precisión en cada maniobra realizada.
Al final tan sólo nos quedaba por esperar el último y gran paso, la última guardia, levantar campamento y el viaje de regreso al Instituto. Pero en realidad lo más esperado en ámbito general es y siempre será el "fogón" donde cada compañía selecciona anécdotas y vivencias durante el transcurso de los días. Este consta de las representaciones satirizadas de los acontecimientos para la diversión de todos.
Al regresar lo hicimos directamente desde La Carolina a la E.M.A. en el C- 212.
Al pensar lo vivido durante estos días nos quedaba la emoción y el cansancio ganados como resultado de la actividad llevada a cabo.



Cad.1° Natalí Fernandez



Fiesta Militar 2000

Ha llegado el día en que una nueva promoción deja nuestro Instituto, luego de haber culminado, después de arduo trabajo, su formación. Hablamos en este caso de la tanda "Clíos", promoción que lleva el nombre de "Sargento Juan Spikerman".

De este modo en la hermosa tarde del 19 de Diciembre se realizó la Fiesta Militar en honor a estos 23 nuevos integrantes del Cuadro de Oficiales de la Fuerza Aérea Uruguaya.

Contamos con la presencia del Señor Presidente de la República, acompañado por los Señores Ministros, el Señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, Señores Oficiales y una gran cantidad de familiares y amigos entre los que es de destacar la presencia de nuestros Señores Padres. También tuvimos el honor de recibir a las Banderas y Escoltas de las Escuelas Naval y Militar, así como las del Liceo Militar, quienes con mucha amabilidad participaron junto con nosotros del desfile terrestre.

Comenzó entonces la Ceremonia con la entonación de las estrofas del Himno Nacional, pasando a la entrega de los premios que habrían adquirido los Noveles Alféreces en su pasaje por el Instituto.

Y luego de realizar el relevo de Banderas y Escoltas se dio paso al momento esperado con tanta ansiedad por todos, aquel con el que se jura cumplir con el compromiso para con nuestra Patria y nuestra Nación: el Juramento de Honor, el que tomado por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, fue acompañado en el momento de decir ¡"SÍ, JURO"!, por una formación de A-37 que sobrevoló la formación escuchándose al mismo tiempo la diana de Pallejas como broche final.

Faltaba aún la demostración aérea a cargo de los Señores Oficiales recién promovidos, la que llegó sin tardanzas, donde se volcarían todos los esfuerzos realizados durante varias horas de trabajo tanto por los mismos Noveles Oficiales como también por sus Instructores, demostrando así ciertas habilidades, ya sean vuelo en formación como acrobacia, en presencia de sus familiares y amigos.

Pero es de destacar el reconocimiento merecido por las cuatro primeras mujeres que culminaron su formación dentro del Instituto, ellas construyeron así un nuevo camino que hoy en día está de puertas abiertas al futuro de quienes quieran seguirlo.

De este modo, una vez más, nos embarcamos en el orgullo de nuestros familiares, pero más aún en el de una mayor familia: nuestra Fuerza Aérea.

Cad.1º Silvana Ferrero



Nómina de Egreso 2000



La Promoción Sgto. Juan Spikerman realizando el Juramento.

Alf. (Av.)	Carolina	Susana	Arévalo	Medina
Alf. (Av.)	Carlos	Andrés	Ballesté	Vera
Alf. (Av.)	Maria	Eugenia	Etcheverry	Othon
Alf. (Av.)	Fernando	Daniel	Terra	Baraybar
Alf. (Av.)	Hector	Franco	Casella	Rowinski
Alf. (Av.)	Gerardo		Tajes	García
Alf. (Av.)	Jorge	Washington	Maubrigades	Bandera
Alf. (Av.)	Pablo	Andrés	Etchandy	Pereira
Alf. (Av.)	Pablo	Alejandro	Machado	Nogueira
Alf. (Av.)	Pablo	Andrés	Odella	Rodríguez
Alf. (Av.)	Alejandro	Gabriel	Metre	Taroco
Alf. (Av.)	Robert	Edilio	Barrios	Fernández
Alf. (Av.)	Eduardo	Mariano	Correa	Echenagusia
Alf. (Av.)	Martín	Gabriel	Da Silveira	Orueta
Alf. (Av.)	Andrés	Fernando	Avellanal	Bazzano
Alf. (Av.)	Eduardo	Nicolas	Tanco	Tabo
Alf. (Nav.)	Roberto	Alejandro	Viera	Massone
Alf. (Nav.)	Marcos	Daniel	Ferreira	Eula
Alf. (Nav.)	Dario	Sergio	Pérez	Fernández
Alf. (Nav.)	Ana	Inés	Sandes	Feijoo
Alf. (Nav.)	Paulo	Gabriel	Bique	Russi
Alf. (Nav.)	Andrea		Luzuriaga	Aguirre
Alf. (Nav.)	Sebastián	Oscar	Carlevaro	Pizzo

Fiesta Social

Hemos dejado un año atrás de muchas experiencias vividas, aunque aún nos queda la última por delante que es la fiesta social con la que se culmina el año.
Con el transcurrir de los días el clima caluroso e inevitable del verano sorprendía al Cuerpo de Cadetes trabajando intensamente en el decoro y ambientación de nuestra fiesta.
Es por eso que el uniforme de base es sustituído por el de educación física y el fusil “Z” por pinceles, pinturas y engrudo con lo que, poco a poco, el “motivo egipcio” iba tomando forma y color.
Con pirámides, esfinges, momias, camellos, desiertos de arena, globos, etc. , con todo ya terminado nos sorprendió el 23 de diciembre, el tan esperado día para hacerse lucir.
A poco de comenzar con la fiesta el tiempo nos jugó una mala pasada, estaba lloviendo, lo que impediría que todo el trabajo luciera como debería.
Pero el mal tiempo no nos detuvo. Con el estacionamiento lleno, con las antorchas al costado del camino, con los árboles iluminados y con la llegada del Tte.Gral. (Av.) José Pedro Malaquín se dio inicio a la ceremonia en la Plaza de Armas del Cuerpo de Alumnos con los fuegos artificiales y con el vals protagonizado por los recientemente recibidos Noveles Alféreces con sus señoras madres y sus señores padres.
Luego de tan emotivo momento los festejos continuaron en el salón principal que lo constituía el Casino de Cadetes y el Comedor, con sus respectivas pistas y lugar para la orquesta y discoteca.
Ubicados todos en las mesas con sus familiares y amigos la música comenzó a sonar contagiando rápidamente de alegría a todos los presentes, mientras se les servían los diversos platos de cena.





Con el amanecer y el viento fresco, los invitados se empezaban a marchar aunque quedaban algunos bailarines cansados con ganas de continuar.
Satisfechos por lo logrado y llevado todo a su lugar, en la tarde parecía que nada hubiera ocurrido en la noche anterior ya que los únicos que quedaban eran los recuerdos en nuestras mentes interrumpidos por un: “Licencia, buenas tardes”.
El año finalmente había culminado y la licencia anual estaba por comenzar y así renovar todas las energías para iniciar el nuevo año.



Cad. 1° Silvana Ferrero



En el nuevo Milenio Horus 2001

Nuestra historia comenzó aquel 2 de Enero, donde nos encontrábamos cerca de 170 postulantes, con una misma ambición, con un mismo anhelo.

Luego de dos largas semanas de exámenes y pruebas, por fin llegó el momento más esperado por el que aún seguíamos concursando, 28 de nosotros pasaríamos a formar parte de la promoción de aspirantes de la Escuela Militar de Aeronáutica, a la cual más tarde denominaríamos "Horus 2001".

Horus (Horus – Ra) es el Dios egipcio que representa el sol naciente y la bondad. En la mitología egipcia, su imagen es representada con la imagen de un hombre con cabeza de halcón (simbolizando el sol naciente) o la imagen de un niño con su dedo en la boca (simbolizando la bondad).

El diseño del escudo de nuestra tanda está basado en esas dos ideas: Por un lado, el hombre con alas y cabeza de halcón, y por otro la posición de sus manos representando una oración, dando la pauta de bondad y religión al ser un Dios.

Luego de finalizado los exámenes, los restantes días de Enero transcurrieron lentamente, pero finalmente llegó el tan ansiado 1° de Febrero.

Entre nervios y miedos, pero por sobre todo, grandes expectativas, se inició para nosotros una nueva etapa de nuestras vidas, siendo la primera de ésta el reclutamiento. Nunca ninguno de nosotros se va a olvidar de aquel día, donde conocimos a los Cadetes de 3° Año, quienes fueron desde ese momento los encargados de enseñarnos nuestros primeros pasos como militares.

En el reclutamiento se pretendió de nosotros la mayor voluntad, esfuerzo y lo más importante, nuestra superación día a día, no sólo en las actividades físicas sino mentalmente, ya que estábamos lejos de nuestras familias y amigos. Llegamos a dar de nosotros mismos cosas que nunca hubiéramos imaginado; nuestro afán de superación unido a las ganas de poder realizar todas las actividades, nos llevaba a estar en una constante tensión ya que debíamos demostrar a nuestros superiores por qué fuimos nosotros los elegidos para estar aquí y que por nuestra vocación éramos capaces de vencer el cansancio, fatiga y todo lo que se nos presentaba en nuestro camino.

Lamentablemente algunos de nuestros compañeros, por diferentes razones no pudieron continuar con nosotros.

Hoy, habiendo finalizado aquellas etapas difíciles, se nos presentan otras nuevas, y tenemos nuevas metas propuestas. Hoy somos una sólida tanda, que se propone llegar al final, teniendo como ilusión surcar el inmenso cielo azul de nuestra Patria.

Asps. Lucía Varela - Blanca Nuñez



¿Por qué quiero ser un militar?

¿Cuál es la atracción de la carrera militar?, ¿Acaso es para alcanzar el más preciado de los logros, el servicio y sacrificio en aras de los propios ideales o meramente la excitación y amor a la aventura, o es algo más profundo, tal vez una combinación de amor a la Patria, buena voluntad y vocación de servicio?

Las respuestas no son simples. Aparecen escritas en el corazón, en la mente y en el alma de un verdadero militar. ¿Quién puede decir cuáles son las motivaciones sicológicas, físicas, morales, por las que un hombre escoge la profesión militar, sabiendo que muchas veces esto significará separarse de su hogar y familia?.

Esa elección, esa inclinación, depende del hombre mismo y para que sea verdadera no puede estar basada en el actractivo de un uniforme o en la marcialidad de un desfile. Es en definitiva una poderosa fuerza espiritual la que motiva nuestra inclinación por la carrera militar, completado por la posible sublimación de la fuerza de otros impulsos individuales, tales como el amor a la Patria, el arrojo y el compañerismo.

La carrera militar es una carrera de sacrificios, ésta nos dará el futuro de nuestra vida. Y haciendo alusión a un discurso del General Oscar D. Gestido Piloto Aviador Militar, quien llegara a ocupar la 1° Magistratura por voto popular en 1967, al hacerse cargo de la Inspección General del Ejército expresaba: *"...Hay que darse en la profesión. Darse es servicio. Esa es su grandeza y su dificultad. El que quiere pedir esta de más, el que quiere dar siempre tendrá algo que dar. Porque el soldado hombre pobre, es rico en devoción, en espíritu y en lealtad. Para que todos conozcan bien el camino a seguir desde su inclinación para que se piense poco en trabajos privados y mucho en la profesión, para que se conozcan más los reglamentos que las leyes que puedan beneficiarnos, deberíamos poner a la entrada de nuestras Escuelas Militares un lema que sería como un voto: ¡Entramos pobres y morimos pobres! …".*

Es así pues que dedicaremos nuestra vida a esta carrera forjadora de hombres y mujeres, porque vemos que la meta es el bien del país y de las Fuerzas Armadas.

Cad. 1° Leo de Souza

XLI Conferencia de Jefes de las Fuerzas Aéreas Americanas

Uruguay, luego de dos décadas, volvió a desempeñar el papel de país anfitrión de las máximas autoridades del Sistema de Cooperación entre las Fuerzas Aéreas Americanas. Este hecho tuvo lugar en nuestra ciudad capital, Montevideo, entre el 6 y el 11 de Mayo de 2001.

El sistema y sus orígenes

El SICOFAA refleja el trabajo que en forma permanente los integrantes de las Fuerzas Aéreas realizan de forma abnegada para contribuir con sentido altruista al desarrollo de la sociedad a través de su aporte para el continuo progreso de las naciones del continente y en la seguridad de una mutua asistencia, por encima de las fronteras y con un elevado espíritu de colaboración.

La primera reunión de este nivel fue realizada del 16 al 25 de abril de 1961 en la Base Aérea de Randolph (San Antonio, Texas, USA).

Allí se efectuó la I CONJEFAMER, y concurrieron -a instancias de una invitación cursada por el Jefe del E. M. de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, el Gral. Thomas D. White- los Comandantes de catorce Fuerzas Aéreas Americanas, los cuales han sido denominados como fundadores.

Representando a nuestro país, dicho honor le cupo al Brigadier Conrado A. Sáez quien por entonces ocupaba la Inspección General de la Fuerza Aérea (nombre administrativo de ese momento del máximo puesto de conducción de la Fuerza Aérea), siendo el mismo acompañado en dicha oportunidad por el Cnel. (P.A.M.) Danilo Sena (quien años más tarde, con el grado de Brigadier, también ocupara el máximo cargo de nuestra organización).

El Sr. Presidente de la República en la Sesión Inaugural de la XLI CONJEFAMER

Funcionamiento del Sistema

El evento que reúne a los Sres. Comandantes en Jefe en este sistema es denominado CONJEFAMER (Conferencia de los Jefes de las Fuerzas Aéreas Americanas), y es la entidad que rige el SICOFAA; que determina su política y las acciones generales a desarrollar.

Otras instancias de convocatoria de la organización, en sus distintos niveles son las siguientes:

a) PREPLAN (Reunión de Planeamiento Previo de la CONJEFAMER), donde se consideran en detalle todos los temas originados por cualquier miembro efectivo u organismo del Sistema, seleccionando los temas que integrarán la agenda de la CONJEFAMER.

b) COMITÉS o SIMPOSIOS, los cuales son organismos de estudio que tienen como propósito la consideración de temas específicos relativos a las funciones del sistema, los cuales son asignados exclusivamente por la CONJEFAMER.

Una muy especial consideración merece la SPS (Secretaría Permanente del Sistema), que es el órgano responsable del apoyo administrativo de las instancias descriptas anteriormente.

CONJEFAMER 2001- URUGUAY

La XLI CONJEFAMER, estuvo presidida por el Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya, Tte. Gral. (Av.) José Pedro Malaquín, en tanto que el Brig. Gral. (Av.) Alberto Castillo se desempeñó como Delegado de la FAU y Vice-Presi-

dente de la Conferencia. Además asistieron a la misma los jefes de las Fuerzas Aéreas de dieciocho países miembros: Argentina (Brig.Gral. Walter D. Barbero), Bolivia (Gral. FAB Erland Camacho Mansilla), Brasil (Ten. Brig. Do Ar Carlos de Almeida Baptista), Canadá (May.Gral. Richard Joseph Bastien), Chile (Gral del Aire Patricio Ríos Ponce), Colombia (Gral. Héctor F. Velazco Chávez), Ecuador (Tte. Gral. Oswaldo Domínguez Buchelli), El Salvador (Cnel. De Aviación Milton A. Andrade Cabrera), Estados Unidos (Gral. Michael E. Ryan), Guatemala (Cnel. Av. P.A. DEM Mario R. Siliezar Girón), Honduras (Cnel. Av. DEMA Gerardo E. Carvajal Midence), Nicaragua (Cnel. P.A. DEM Pedro L. Martínez Mejía), Panamá (Lic. Máximo Carrizo Vargas), Paraguay (Gral. Div. Aé. Carlos A. Ovando Carvallo), Perú (Tte. Gral. FAP Fernando Granthon Mayuri), República Dominicana (Gral. Virgilio Sierra Pérez), Venezuela (Gral. Div.(Av.) Arturo J. García).

Como observadores estuvieron presentes México a través de su Agregado Militar y Aéreo en Brasil (Gral. Gpo. P.A. DEMA Jesús A. Delgado) y en como asistente especial Zambia (Tte. Gral. Sande Kayumba) demostrando el interés del continente africano en los resultados del sistema cooperativo.

Se hicieron presentes por la Junta Interamericana de Defensa el Brig. Gral. (Av.) José Mayo Irigoyen, por la IAAFA el Cnel. Mark Mayhew, y por la S.P.S. el Cnel. James Bjork (saliente) y el Cnel. Antonio Ferraro (entrante).

La sesión inaugural de este evento contó con la presencia del señor Presidente de la República Dr. Jorge Batlle y del Sr. Ministro de Defensa Nacional Sr. Luis Brezzo, quienes significaron con este hecho la trascendencia y la importancia que los gobiernos le asignan al Sistema como herramienta de aporte social, a través de la consideración de los aspectos militares, tecnológicos, administrativos y económicos de las organizaciones aéreas americanas.

Estos conceptos fueron volcados en sendos discursos de cada uno de los expositores, y en cada una de las sesiones plenarias llevadas a cabo. Pero debemos destacar los éxitos de la modalidad de reuniones bilaterales, las cuales dinamizaron aún más la confluencia y el intercambio de temas de interés común, logrando tramar una acertada comprensión y puesta en común de los objetivos de cada uno de los países.

... "Proclamamos a la faz del Mundo, Ser unidos desde el Norte al Sur"...

Como es de orden, según marcan las normas de Protocolo y Procedimientos del SICOFAA, para los actos de inauguración se deberá dar comienzo con la ejecución del Himno Nacional del País Anfitrión y del Himno del SICOFAA (el que también iniciará el acto de clausura).

En esos momentos citados, la XLI CONJEFAMER contó con la participación del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica, quienes entonaron los himnos a través de una emocionante interpretación, acompañados musicalmente por la Banda de la Fuerza Aérea.

Debemos recordar que el Himno del SICOFAA se presentó por primera vez en el año 1973 en ocasión de la XIII CONJEFAMER realizada en Bolivia, y su compositor musical fue el Tte. Cnel. Juan Peralta Torres (Director de Bandas de la F.A. de Bolivia).

La letra de este himno fue presentada por la Fuerza Aérea Argentina en la XVII CONJEFAMER, y la autoría corresponde a un destacado protagonista de la aviación en todas sus manifestaciones, el Sub-Oficial Ppal. Don Vicente Bonvissuto, referente ineludible de la historiografía aérea argentina.

Como agregado musical también se pudieron escuchar las estrofas de "Dios Salve América".

Las letras de cada uno estos himnos cobran una singular vigencia, al analizar el desarrollo de los hechos de actualidad que debe enfrentar América como referente de nuestra civilización. Ese es el espíritu que guía la acción del SICOFAA.

Tte.1º (Av.) Alvaro M. Sosa Farías



La presencia del Cuerpo de Alumnos en la reunión de las Alas Panamericanas.

Relevo del Señor Jefe del Cuerpo de Alumnos.

Aquel 1° de Marzo comenzó como un día cualquiera, común y corriente dentro de la Escuela Militar de Aeronáutica, pero más tarde pudimos darnos cuenta que no era así para la gran familia del Cuerpo de Alumnos de esta Institución. Dado que en nuestra Plaza de Armas se realizaría el relevo del Señor Jefe del Cuerpo de Alumnos, donde el May. (Av.) Miguel Martínez luego de un año dirigiendo y organizando una tarea tan delicada como es la formación de los futuros Señores Oficiales de la Fuerza Aérea, con una gran cantidad de satisfacciones logradas y objetivos alcanzados durante este período; fue subrogado por el May. (Av.) Víctor Quintero.

La ceremonia, estuvo a cargo del Señor Sub Director de la Escuela Militar de Aeronáutica Tte. Cnel. (Av.) A. Alarcón.

Las palabras del flamante Jefe del Cuerpo de Alumnos en ese momento fueron las normales a nivel protocolar, dado que posteriormente citaría a todo el Cuerpo en el anfiteatro de la Institución para dirigirse a nosotros, donde sus palabras fueron tan breves como justas y claras, y entre ellas remarcó su especial interés en mantener este tipo de charlas con frecuencia para lograr un trato fluído con el fin de comunicarnos de los acontecimientos que fueran pertinentes.

Aquel día luego de la lectura de Orden y de que el resto de las autoridades se retiraron, en un gesto de caballerosidad y para despedirse de sus comandados durante un fructífero año, y de los Jóvenes Aspirantes, quienes también llegaron a estar a su cargo, el Señor Jefe del Cuerpo de Alumnos saliente, May. (Av.) Miguel Martínez nos saludó con apretón de manos, y le deseó suerte a cada uno de nosotros, a cada uno de los integrantes del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica. Mostrando, y dando un excelente ejemplo para que las Damas y Caballeros Cadetes, y los Jóvenes Aspirantes tomen como base y como piedra angular para cuando en un futuro cercano se hayan terminado de formar como Señores Oficiales de la Fuerza Aérea Uruguaya.

Cad.1° Leonardo Salvini



El Sr. Jefe del Cuerpo de Alumnos saliente, actual Tte. Cnel. (Av.) Miguel Martínez.



El Sr. Jefe del Cuerpo de Alumnos entrante acompañado de los Sres. Oficiales del Cuerpo.

Intertandas 2001

Como es de costumbre, cada año el 26 de Abril, se celebra en la Escuela, el traslado a éste campo en 1948 del Curso Aeronáutico que funcionaba en la Escuela Militar desde 1941.
"Día del Cadete", así se le conoce en forma interna a lo que en realidad es el día del Cuerpo de Alumnos.
Tradicionalmente se disputa entre las promociones, mediante competencias deportivas el trofeo de campeón de intertandas de ese año.
Así fue como los Cadetes de 3er. Año (Raptors), Cadetes de 2do. Año (Antares), Cadetes de 1er. Año (Icaros), y los Aspirantes (Horus) se midieron en diversas disciplinas. Como primera instancia nadar 100 metros libres, inmediatamente pasar la pista de guerra, al finalizar ésta se emprendió la tradicional vuelta al campo con el F.A.L. a cuestas, en la mitad de la misma se realizó tiro con los fusiles que se cargaban para luego continuar con la vuelta al campo. Esta parte de la competencia es muy importante tanto para la unión de la tanda como para aumentar su espíritu de competencia y compañerismo.
Luego de finalizada esta parte de la prueba, el siguiente evento deportivo fue como siempre el campeonato de fútbol el cual el ganador jugaría contra el equipo de SS.OO. del Instituto.
Como invitados especiales para esta última prueba tuvimos al Senor Jefe de Cuerpo saliente Tte. Cnel. (Av.) M. Martínez.
El trofeo le fue entregado a la tanda Antares, gracias al puntaje obtenido en todas las competencias. Esto fue realizado en el tradicional almuerzo de camaradería del Cuerpo de Alumnos, donde las palabras del Señor Jefe de Cuerpo de Alumnos nos hizo sentir orgullosos del Instituto y de sus integrantes.

Cad. 1° Claudio Segovia
Cad. 1° Jose Castiella



El vuelo del Peregrino...

Era temprano, en la mañana, cuando el acto de incinerar el alma propia al fuego del pensamiento lo absorbía, yo lo observaba, mientras él, trataba de extraer de las cenizas calientes, un misterio desconocido, producto de esta combustión sublime. Parecía ausente del mundo de los sentidos que nos rodean, se encontraba en una inmersión en sí mismo, en un estado de elevación o abstracción que le permitiría descubrir el misterio de la divina esencia de su ser.

Él contemplaba mientras el silencio era rey, sus sueños; y con la resonancia de un enfático bostezo oía las voces de las esfinges sin enigma que velan delante de las sagradas puertas del alma. Estas son las voces que advierten a cada paso el camino que debemos seguir y sin explicarnos porqué, nos aconsejan.

Por el sendero oscuro y solitario, encantado por ángeles, transitaba él, escuchando estas voces.

Desde niño le contaron que su alma poseía alas; en sueños, cabalgaba sobre relámpagos plateados, como antorchas encendidas en una noche clara; soñaba, con deliciosas sensaciones, con pequeños delirios de éxtasis, soñaba con volar.

El viento en silencio le cantaba su historia, con una hermosa poesía, mientras él escuchaba la suave brisa de sus encantadoras palabras, transitando el misterioso camino hacia esas desconocidas tierras que lo harían peregrino en ese santuario de sensaciones.

Él descubrió su alada vocación una mañana soleada de primavera, cuando dos ángeles hablándole al oído, le dijeron que su hogar era el firmamento azul; y sin dudar ni siquiera un instante decidió ser aviador.

No pasó mucho tiempo desde el misterioso llamado, cuando comenzó a volar. Parecía ser un aviador natural, él sabia que hacer siempre, como si alguien estuviera susurrándole al oído palabras hechas de puro vuelo. Esas voces, solían hablarle, y él escuchaba en silencio: “la luz de la luna inunda los bosques y los campos, y se refleja en las curvas de los ríos, tiñe con matiz verdoso las alas plateadas de tu avión. Da a la Tierra una apariencia más acentuada de planeta y te transforma en una partícula del cielo que la rodea. Te hace sentir distante y desligado de ella en la soledad del espacio, como si pudieras seguir volando eternamente.” Y lo hacían soñar.

Pasaron los años y su vida era por el vuelo y su mística; mística extraña a todos esos principios lógicos del mundo de los sentidos el cual todos podemos percibir, pero sólo algunos pueden interpretar su significado escondido; él era uno de esos pocos elegidos con ese único don, el don del vuelo...

Pero esa mañana que hoy recuerdo, parecía ser otra persona diferente a la que un día yo conocí. Aquel que antes de emprender cada vuelo lo hacía acariciando las chapas frías de su avión, como en un místico ritual entre él y su máquina, en un diálogo sin palabras, del que sólo ellos eran protagonistas y su único testigo el firmamento, que los contemplaba como un padre que observa a sus hijos jugar; aquel que tenía el don poco común de sentir el viento y la turbulencia, el olor del escape y el rugido del motor, como sensaciones de las que se nutría en cada vuelo; aquel que disfrutaba más que

nadie de un vuelo a cabina abierta,..., esa mañana era otro.

Esa mañana, bañada de gris, yo podía percibir las ideas acumuladas en su mente, y como eran examinadas con el tacto con que una suave brisa acaricia las hojas verdes de un viejo árbol. Él trataba de descubrir el por qué, ¿por qué no podía seguir volando?, mientras una tímida lagrima se deslizaba sobre su mejilla.

¿Por qué Dios quiso que su vida la terminara así?. Nunca lo sabré. Y ¿por qué de ese modo, ligado a esas ataduras invisibles, que no le permitían moverse, o hablar, ni siquiera hacer gestos?. Tampoco lo sabré. Lo único que sé, es que él tan sólo se encontraba allí, con su mirada fija en el infinito, aferrado a sus recuerdos, que lo mantuvieron vivo, hasta aquel día en que emprendió el último vuelo hacia la eternidad donde dejó de ser tan sólo un peregrino de las cimas sólo acariciadas por el viento, para transformarse en su eterno ciudadano...hoy lo recuerdo, y cuando el silencio reina, apenas perceptible, me parece escuchar su voz hablándome en silencio:" la luz de la luna inunda los bosques y los campos y se refleja en las curvas de los ríos, tiñe con matiz verdoso las alas plateadas de tu avión...".Y me hace soñar...

A aquel niño que descubrió su vocación en una mañana soleada de Primavera, cuando dos T-33 rompieron el cielo sobre la ciudad de Pando.

Cad.2°Daniel Brianthe



"...Te hace sentir distante y desligado de ella en la soledad del espacio, como si pudieras seguir volando eternamente..."

Entrega del Espadín 2001

Nuestra carrera, como cadetes, se basa en ir subiendo escalón por escalón hasta alcanzar nuestro objetivo, la meta deseada, o sea el de integrar el cuadro de Señores Oficiales de la F.A.U. Nuestro primer "escalón" fue aprobar el mes de reclutamiento el cual con sacrificio y entrega logramos superar, luego fue llegar a la Entrega del Uniforme, una de los acontecimientos más esperados por todos nosotros y después aprobar el año lectivo culminando con este nuestro primer año en la Escuela ya siendo Cadetes de Primer Año formando parte del Curso Profesional. Este año subimos otro peldaño de esa escalera, la Entrega del Espadín, otra de las metas deseadas, el cual portaremos con estoicismo ya que nos distingue como Caballeros Cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica y recibimos llenos de orgullo y satisfacción luego de vivir muchos momentos que ponen a pruba la firmeza vocacional, sabemos además, que con ello adquirimos nuevas responsabilidades aparte de las que tenemos hasta ahora, pero siempre unidos hasta alcanzar nuestra ansiada meta.

A partir de este momento en el que nos sentimos honrados con tal distinción debemos seguir trabajando aún más, con mayor empeño y poniendo cada día lo mejor de nosotros para potenciar nuestras cualidades y transformar nuestros defectos en virtudes buscando nuestro contínuo perfeccionamiento para contribuir al futuro de nuestra Fuerza. Sólo de esa manera lograremos alcanzar nuestros sueños.

Cad. 1° Jhon Orrego
Cad. 1° Francisco Galván



Maniobras de Invierno

Como todos los años y cumpliendo con las actividades de instrucción que se realizan en la Escuela Militar de Aeronáutica, en el mes de Julio se llevaron a cabo las Maniobras de Invierno.

En primera instancia y como objetivo fundamental, mostrar e impartir las diferentes actividades que a nivel profesional, físico y técnico desempeña el personal de nuestra Fuerza Aérea, a fin de poder lograr con óptimos resultados el cumplimiento de sus propósitos.

En horas de la tarde del día seis se dieron inicio las mismas, dividido el Cuerpo de Alumnos en cuatro Compañías ya establecidas: Alfa, Bravo, Charly y Delta. De este modo se lograría una mayor participación del Cuerpo en las actividades, ya que al estar dividido se proporcionaría a las pequeñas Compañías una mejor instrucción tanto práctica como teórica.

Como primera actividad y encontrándonos sobre la Línea Muerta fuimos testigos de un espectáculo aéreo realizado por un total de seis aeronaves en dos oportunidades diferentes. Una de ellas llevada a cabo por aviones IA-58 Pucará que realizaron una simulación de ataque a un objetivo en tierra. La otra, manifestada por aviones PC-7 Pilatus siguiendo el mismo objetivo pero aplicando diferentes procedimientos. Una combinación de destreza y velocidad se hicieron presentes en el cielo enalteciendo así el gran profesionalismo de sus pilotos.

Fuimos partícipes, contando con la presencia de un helicóptero Bell UH-1H, de lecciones teóricas a cerca de seguridad, funcionamiento e historia de dicha aeronave; embarque y desembarque de personal y vuelo nocturno fueron los puntos más acentuados. Más tarde, las diferentes Compañías pondrían en práctica los conocimientos adquiridos una vez que llegara la noche.

Abarcando la instrucción teórica, se nos proporcionaron los instrumentos y procedimientos de uso para la navegación te-

rrestre que serían luego aplicados en diferentes patrullas tanto diurnas como nocturnas. También fueron proporcionadas clases de armado y desarme de MAG e instrucción de tiro con pistola cal. 45, de lo que fuimos partícipes luego en el polígono de tiro de la Escuela.
Otras de las actividades fueron la aplicación de los diferentes métodos de supervivencia en el agua y reconocimiento de los instrumentos de auxilio para dicha actividad. También realizamos los varias formas de aplicación del ejercicio de Rapell (Panameño, Invertido, etc.) practicando así la incursión en edificios o lugares establecidos.
Como última etapa y para complementar el espíritu de cuerpo y deportivo se realizó una competencia Intercompañías cuyas fases consistían en un pasaje de pista de guerra, tiro y vuelta del campo. Dando luego el cierre a las Maniobras, como es tradicional, se realizó en el Casino de Cadetes un "fogón" en el que se reflejó por medio de las parodias efectuadas por los mismos Cadetes las situaciones mas atípicas que fueron sucediendo en el transcurso de las mismas.
Llegando así al día lunes nueve en el que dejábamos atrás un período de gran exigencia física, y donde se adquirió una gran cantidad de conocimientos aplicables a un futuro desempeño como Oficial de la Fuerza. Una vez finalizada las mismas repondríamos nuestras fuerzas en las tan esperadas Vacaciones de Julio.

Cad.1° Liber Bentancur
Cad. 1° Silvana Ferrero



Distintas actividades realizadas por el Cuerpo de Alumnos en las maniobras de invierno.







Javier Cánepa



Como desde hace ya unos años en nuestra revista, siempre se dedica un espacio al área docente del Instituto. En esta ocasión hemos tenido el gusto de conversar con el profesor Javier Cánepa Benué, que con sus 52 años de edad nos asombra con su energía y su sentido del humor.

Como datos de interés podemos decir que desde sus primeros albores como profesor se desempeñó en nuestra Escuela, ya que ingresó al I.S.E.F (Instituto Superior de Educación Física) en el año 1973, siendo Abanderado del Pabellón Nacional en su último año como estudiante de dicho centro docente; egresando del mismo en marzo de 1977, comenzando a dictar clases en nuestro Instituto en el mismo mes que se recibió. Al año siguiente por razones administrativas deja nuestra Escuela y es transferido a dictar clases en la Escuela Técnica de Aeronáutica, en la cual sigue como profesor hasta nuestros días. Ocho años después retorna a las actividades en la Escuela Militar de Aeronáutica. Además de sus dotes de hombría de bien, también es un excelente profesional. Ha dictado clases de educación física en distintos liceos y lugares, como por ejemplo la A.C.J. (Asociación Cristiana de Jóvenes), Círculo de Tenis y en el instituto que lo formó (I.S.E.F.) como profesor de una de las materias más exigentes para los estudiantes del Instituto, que es gimnasia formativa. Trabaja como Jefe Coordinador de Guardavidas de Montevideo, se ha desempeñado como entrenador de la Selección Uruguaya de Hockey Femenino.

Su currículum es muy extenso, y al verlo nos quedamos asombrados de la cantidad de cursos, conferencias y lugares de trabajo por donde ha pasado, tanto a nivel nacional, como a nivel internacional, todo lo cual nos da seguridad al tomar clases con él.

Entre los cursos podemos destacar, el de Jefe de Brigada de Guardavidas (Mar del Plata, Argentina), presentación de investigaciones en diferentes congresos, como por ejemplo en Brasil (Río de Janeiro, Pelotas), Paraguay, Chile, destacándose en la presentación de varios trabajos relacionados con la Medicina del Deporte.

En estos momentos se encuentra cursando tres post-grados de Educación Física, en el que se destaca el de Orientador de Proyectos de Tesis.

Desde jóven le gustaron los deportes, y no los ha dejado de lado con sus maravillosos 52 años, aún sigue practicando natación, los aparatos y la práctica de buceo, tanto la inmersión apnea, como la de buceo deportivo. También practica el arte del Jiu Jitsiu (arte marcial).

Como anécdota en todos estos años de trabajo en la E.M.A nos ha comentado que una de las cosas que nunca se olvidará es la de su primer clase, "…bueno, me dijeron que tenía que ir a la pista de atletismo a dar la clase. No saben!!!, al llegar me sorprendí con la cantidad de alumnos que eran, serían unos trescientos cadetes más o menos. Cuando hablé con el encargado, no me acuerdo bien quien era, si el Jefe de Cuerpo o el Oficial Encargado de Educación Física, bueno, lo importante es que me dio un fusil y me dijo, haga una clase con gimnasia militar. No saben, no tenía ni las bases de lo que era un fusil y menos de lo que ellos llamaban gimnasia militar, pero dije algo voy a hacer, entonces me dispuse a tomar el fusil como si fuese un bastón y ahí comenzó la clase, terminaron todos exhaustos, yo creo que hasta el día de hoy se acuerdan de esa clase…"

Finalizando esta charla, como es común en todo deportista y persona que hace vida sana, nos dijo como consejo que siempre nos mantengamos realizando alguna actividad física para mejorar nuestra calidad de vida, este es un consejo que por lo general lo escuchamos muchas veces sin darle mucha importancia, pero en este caso el "profe" sería un caso a tomar como ejemplo, ya que nunca deja de sorprendernos con su gran vitalidad y perfección al realizar los ejercicios.

Cad.1° Diego Silveira
Cad.1° Gonzalo Picos

17 de Marzo.

Día de la Fuerza Aérea.



Tal vez ésta sea una fecha cualquiera en la vida de las personas, pero no es así para quienes conformamos la Fuerza Aérea, ya que en ella hallamos una razón para festejar. Un nuevo año ha pasado al servicio de nuestro país, y este día nos reanima y da nuevos aires para seguir adelante.

Decretada como el Día de la Fuerza Aérea por el Presidente de la República el 27 de Noviembre de 1951, fue elegida entre una cantidad de posibles fechas por ser ésta la más significativa. Era el día del nacimiento de la Escuela de Aviación Militar en Los Cerrillos, el comienzo de nuestra vida, de nuestra existencia.

Todo comenzó en 1912, cuando nuestro Gobierno comienza a realizar contactos con el aviador francés Marcel Paillete, radicado en Buenos Aires y fundador de la Aviación Militar Argentina. Hacia fines de ese mismo año se realizó una hazaña aeronáutica de nivel mundial. Teodoro Fels, nacido en el Uruguay pero nacionalizado Argentino cruza el Río de la Plata, produciendo esta travesía un entusiasmo enorme en la población uruguaya. Este hecho dió más impulso a nuestro Gobierno, el cual aceptó contratar a Paillete para entrenar a nuestros diez primeros pilotos, Oficiales del Ejército designados por el Ministerio de Guerra. El impulso que llevó a nuestro Gobierno a crear esta arma, es el que nos guía desde que nacemos en el camino de nuestras vidas: la necesidad de experimentar el vuelo, el creer en nuestra tierra hasta el punto de dar la vida por ella.

En los últimos años se conmemora dicha fecha realizando una parada en el Comando de la Fuerza Aérea, en la Base Aérea “Cap. Juan M. Boiso Lanza”. Este año, les tocó a “Raptors”, “Antares”, e “Icaros” conformar el Cuerpo de Cadetes que rindieron honores en esta ceremonia. Frente a ellos y a un lado, se encontraba el palco con las máximas autoridades, y al centro, rodeada por las banderas de las diferentes Unidades, se encontraba ella, elevada en su pedestal de granito, con su figura alada materializada en bronce, luciendo la inscripción “A la Aviación Vanguardia de la Patria”, se encontraba nuestra musa, portadora del “aliento y futuro” de nuestra aviación, tan bella como un ángel y tan inalcanzable a su vez. Creada por el escultor José Belloni, muestra a nuestros pilotos sus dones de madre, protectora de sus hijos.

En dicha Ceremonia se realizó la entrega de premios a los integrantes de la Fuerza Aérea que se destacaron durante el transcurso del pasado año por el valor y arrojo demostrado.

De repente, alejado de la Ceremonia se sentía algo raro en el aire, una presencia ajena a las presentes, que no tardó en hacerse conocer. En vuelo bajo, un C-130 “Hércules” iniciaba el desfile aéreo, el cual sería acompañado por las formaciones de A-37 “Dragon Fly”, IA-58 “Pucará”, T-260 Aermacchi, Cessna 206, Wessex, UH-1-H, Bell 212 entre otras, acompañados por un desfile terrestre. Los T-260 fueron volados por los Señores Oficiales Instructores de la Escuela Militar de Aeronáutica, y el Cuerpo de Cadetes estaba al mando del Jefe del Cuerpo de Alumnos, Mayor (Av.) Don Victor Quintero.

Al regreso a la Escuela, se realizó un almuerzo de camaradería en la cual reinaron aires de festejo y regocijo de los integrantes de la Unidad, desde los soldados, hasta el propio Director. Un nuevo año comenzaba, lleno de esperanzas y anhelos de nuevos logros y mucho trabajo.

Cad. 2° Hebber Cigarán



Dicurso del Sr. Comandante en Jefe Tte. Gral. (Av.) José P. Malaquín, en el día de la Fuerza Aérea.

Tenemos hoy el honor y la alegría de compartir con ustedes el festejo del octogésimo octavo aniversario de creación de la Aviación Militar y día de la Fuera Aérea Uruguaya.

Es una fecha de recordación y regocijo, la que hoy se engalana con la presencia del Sr. Brigadier General Walter Domingo Barbero, Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina, del Sr. Teniente Brigadier del Aire Don José Marconi de Almeida Santos, Jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea Brasileña y del Sr. General del Aire Don Patricio Ríos Ponce, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, quienes junto con sus distinguidas esposas nos acercan los recuerdos de Jorge Newbery, Santos Dumont y Manuel Ávalos, todos ellos pioneros de la aviación, que fueron hermanos del aire con nuestros Boiso Lanza, Berisso,Cristi, Saenz Lacueva , Atilio Frigerio, Angel Adami. Al igual que ayer y como siempre nuestros cielos los reciben con orgullo y con la satisfacción de sentirlos como propios.

Para realizar un balance de lo desarrollado en el año que pasó, baste decir que la Fuerza Aérea ha operado en la plenitud de sus capacidades, volando 17.150 horas, lo que significó un récord desde 1986, y una mejora en la eficiencia, ya que los recursos empleados fueron cuantitativamente menores.

Somos conscientes de que más allá de lo realizado, aún nos falta mucho por hacer, porque en aviación lo que se hizo ayer ya es historia.

Es así que estamos en el proceso de adquirir nuevos radares y con ello potenciar un Centro de Comando, Control y Comunicaciones, que nos permitirán la vigilancia de nuestros cielos y el control de las actividades aéreas, para hacer más efectiva la defensa de la soberanía y del espacio aéreo jurisdiccional.

Estamos iniciando un programa de cooperación con el Ministerio del Interior en la lucha contra el contrabando organizado, que se suma a otros planes de apoyo a la Policía Nacional y a la vez constituye una etapa básica para adquirir experiencia y entrenamiento para reprimir los vuelos ilícitos.

Estamos trabajando intensamente en la planificación para el traslado de la Escuela Militar de Aeronáutica a la ciudad de Salto a fin de mejorar las condiciones operacionales de nuestro centro de formación de Oficiales y contribuir a la descentralización administrativa.

Impulsamos la modernización del Aeropuerto Internacional de Carrasco, principal centro de actividad aeronáutica comercial de nuestro País poniendo especial énfasis en mejorar la prestación de los servicios al usuario.

En el orden Institucional asumimos nuestro lugar junto al Ejército y la Armada para aunar criterios que armonicen soluciones para reformar la estructura orgánica de las Fuerzas Armadas, contemplando las características operativas propias de cada Fuerza a fin de acompasar la modernización del Estado impulsada por el Gobierno Nacional.

Como broche final, en el mes de mayo la Fuerza Aérea será anfitriona de la cuadragésima primera Conferencia de Comandantes en Jefes de las Fuerzas Aéreas Americanas. Este acontecimiento que distingue a nuestro país, ha sido declarado de interés nacional por el Poder Ejecutivo y marca un eslabón más en el marco de la cooperación que desde hace casi 50 años han caracterizado a las alas americanas. La alta investidura de las autoridades que nos visitarán, y la importancia de la temática a tratar, requiere nuestra máxima atención y esfuerzo como organizadores.

Permítanme, Sr. Presidente, Señoras y Señores, dirigirme a los hombres y mujeres, Personal Superior y Subalterno de la Fuerza Aérea de quienes me siento orgulloso de comandar.

Hoy y siempre son la base de nuestra Organización. En momentos de recursos económicos escasos, cuando nuestro material requiere de la mayor atención, cuando el desarrollo tecnológico avanza a pasos agigantados y nuevas misiones requieren de nuestro esfuerzo, el recurso humano más que nunca adquiere un significativo valor.

La historia de la Fuerza Aérea se ha ido enriqueciendo con acciones de hombres que han dado todo de sí. Una vez más deposito toda mi confianza en ustedes, con la seguridad de que sabrán emprender los nuevos desafíos con toda la profesionalidad, vocación y entrega que hasta hoy han dedicado.

Somos parte de una sociedad, con la que nos sentimos plenamente identificados, sin ser mejores ni peores que cualquier ciudadano, porque tenemos sus mismas aspiraciones, inquietudes y expectativas.

Como integrantes del Estado somos conscientes de la realidad nacional, el nuevo Presupuesto Quinquenal, exigido por las transformaciones productivas y sociales necesarias para el desarrollo armónico de la sociedad, no ha podido contemplar todas nuestras expectativas, no obstante como dice nuestro Himno Nacional: "sabremos cumplir".

Para finalizar queremos hacer nuestros algunos conceptos expresados al Semanario BÚSQUEDA, por el Presidente de la Junta Interamericana de Defensa, el Mayor General del Ejército de los Estados Unidos, Carl Freeman:

"Cuando una cantidad del presupuesto nacional está dedicada a las Fuerzas Armadas, cada año hay que justificar el gasto que se hace en ellas.

Para mí (dice Freeman), si las Fuerzas Armadas no están haciendo algo relevante para el pueblo, entonces están perdidas. Si el pueblo no confía en sus propias Fuerzas Armadas, si no cree que cumplen un servicio esencial, hay un problema no sólo para esas Fuerzas Armadas, sino para el país.

El mundo no es menos peligroso que antes. Las amenazas son diferentes y entonces es necesario ajustar y mantener unas Fuerzas Armadas que tengan flexibilidad para adaptarse a las diferentes circunstancias. El que opina que las amenazas han desaparecido vive en otro mundo".

Yo digo hoy, Sr. Presidente, Señoras y Señores, que nuestro gran desafío es: tener la flexibilidad para enfrentar las cambiantes amenazas del mundo en que vivimos, para de esa manera retribuir el gasto que la nación hace en defensa y ser merecedores de la confianza de un pueblo al que pertenecemos.



Barón Manfred Von Richtoffen.

Implacable en el combate, generoso en la victoria, un verdadero caballero del aire que supo ganarse el respeto y la admiración de todo su pueblo y de sus más acérrimos enemigos. Poseedor de un espíritu temerario y orgulloso, este joven teutón representó la exacta respuesta a una nación guerrera por excelencia.

EL BARON ROJO

Nacido el 2 de Mayo de 1892 en Breslau, Alemania, en el seno de una familia Junker de larga estirpe guerrera, que les había valido el titulo de Barones, creció practicando en sus ratos libres, dos de sus más grandes pasiones: cabalgar y cazar..., pasión esta última que Richthofen trasladaría al aire...

Si bien en un primer momento, la vida militar no le simpatizó, y la siguió por pura decisión de su padre; cuando egresa de la Academia Militar, en el otoño de 1912 luego de ocho años de duros estudios, con el flamante grado de Herr Lieutnant de caballeria (Tte.2º.) , experimentó según sus propias palabras, uno de los momentos más emocionantes de su vida.

Destinado al “Regimiento de Ulanos” (llamado así en honor al emperador ruso Alejandro I) al comienzo de la Primera Guerra Mundial, Richthofen vio que se acercaba la desaparición del viejo y romántico soldado de caballería. Los obstáculos característicos del primer gran conflicto, tales como las alambradas y las trincheras, anunciaban la extinción de la imagen soñada de los estandartes al viento y los relampagueantes sables al sol; la feroz carga al son de tambores y clarines era ocupada cada vez más por los denigrantes refugios subterráneos llenos de agua, barro y ratas.

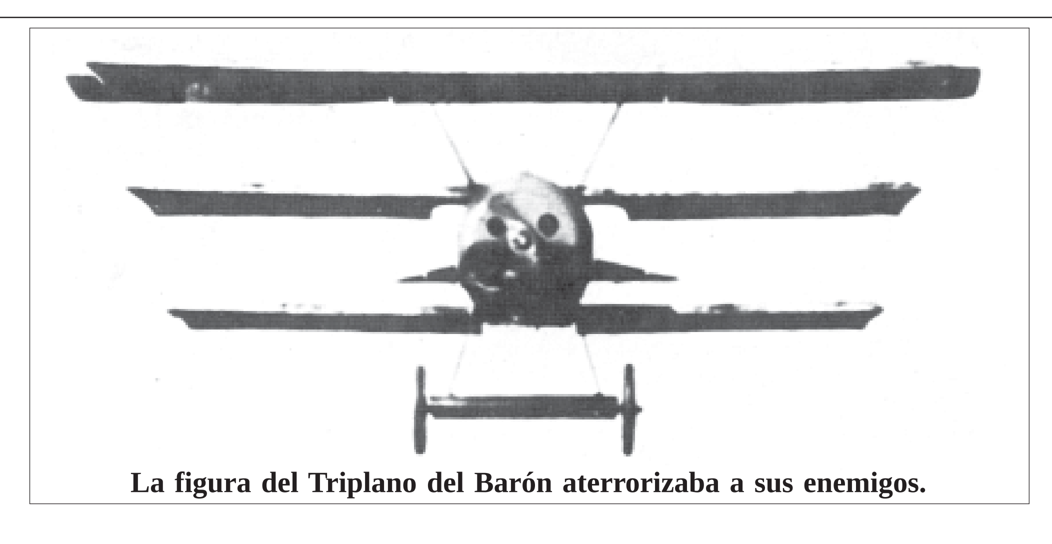
¿Dónde estaba entonces la gloria de la guerra? Se preguntaba el joven Richthofen; que se sentía en una situación demasiado insatisfactoria para su personalidad individualista que le exigía acción. En este tipo de guerra, su espíritu competitivo no tenía oportunidad de expresarse... Por suerte para Richthofen, las máquinas inventadas por los hermanos Wright, a principios de siglo, comienzan a tener cada vez mayor importancia en esta “nueva” guerra; y es así, que movido por esta innovación en los conflictos y descontento con su actual condición pide ser transferido al novel “Servicio de Aviación”; propósito que logra en Mayo de 1915.

Luego de un corto, pero intenso entrenamiento, obtiene su licencia de piloto y es enviado inmediatamente al frente ruso. Por fin allí, este guerrero vio otra cara de la guerra, encontró la acción que buscaba, y fue para él sentirse libre nuevamente, fuera del barro y del apretado espacio de los refugios subterráneos.

En un principio es destinado como observador, pero luego a pesar de sus primeros fracasos logra que le den el mando de un avión, con el cual hace sus primeras experiencias de guerra aérea, y es en ese momento de su vida que el destino le deparó una nueva oportunidad cuando el gran piloto alemán Boelke se presenta a su unidad, luciendo la estrella POUR LE MERITE en su cuello, a seleccionar pilotos para formar una escuadrilla especial. Richthofen no daba crédito a sus oídos, cuando escuchó de la propia boca de su máximo referente si quería unírsele.

Escribiría más tarde, en su diario personal, que en ese momento había comenzado la mejor época de su vida...

Un nuevo espíritu combativo se les inculcó a los seleccionados, así como un inten-



La figura del Triplano del Barón aterrorizaba a sus enemigos.

so reentrenamiento tanto en tierra como en el aire, para finalmente otorgarles, a cada uno, sus aviones monoplazas.

En la mañana del 17 de Septiembre de 1916, el sol brillaba intensamente, cuando los integrantes del "Jagdstaffel 2" decolaron por primera vez en busca del enemigo. Richthofen, sediento de una victoria, se acercó a un viejo y oscuro avión inglés, y luego de unos breves e infructuosos ataques, logra colocarse por debajo del mismo donde ni el piloto ni el observador podían verle, desde ese ángulo tiró fuertemente del bastón de comando de su máquina y con el motor rugiendo a toda voz, apuntó hacia arriba y hacia el "vientre " del avión, y en esa posición, ya con el avión enemigo dentro de los hilos cruzados de su sistema de miras y con la adrenalina desbordando su cuerpo, su mano sudorosa apretó fuertemente el botón del disparador y las veloces "Spandau" de 7.92 mm. vomitaron un torrente de fuego mortal que llenó su cara de olor a pólvora y atravesó el avión y a su infortunada tripulación. Richthofen había cobrado la primera de sus tantas víctimas... Con la muerte de Boelke, a los 23 años, acaecida en combate, Richthofen es designado jefe del ahora nombrado "Jadgstaffel Boelke" en honor de su ex líder, y es ahí que el creciente aumento de su fama y notoriedad, por los éxitos de guerra, lo llevan a la llamativa osadía de pintar todo su avión de un rojo intenso, de modo que todos, supieran con quien se enfrentaban. Había "nacido" así, el legendario BARÓN ROJO.

Diariamente subió a los cielos en busca de la emoción del combate, y prácticamente día a día aviones enemigos caían ante su increíble destreza e infalible puntería, sus resultados eran tan asombrosos para el Alto Mando, que se escuchó decir del propio Gral. Ludendorff que " EL BARON ROJO valía tanto como tres divisiones de infantería juntas". Con Richthofen, Alemania volvió a ostentar la superioridad aérea que había perdido.

El 13 de Marzo de 1917 asciende a Freihen (Tte.1º) por méritos de guerra y el 7 de Abril del mismo año, con sólo 25 años y coincidiendo con su victoria No.37 a Rittmeister (Capitán). Su fama creció de manera inconmensurable, su nombre era venerado en toda Alemania; para el pueblo llegó a ser el nuevo Dios de la guerra germano, encarnaba el ideal de valentía y coraje, de fuerza y poder. Era invencible; ni siquiera la escuadrilla anti-Richthofen, creada por los ingleses había tenido éxito. Pero llegó la fatídica mañana del 21 de Abril de 1918..., al igual que aquella en la cual el BARON ROJO se elevó con su avión por primera vez, el sol brillaba intensamente. Richthofen, como lo hacía a diario luego de desayunar y previo análisis de la situación y las órdenes recibidas, caminó por última vez hacia su temible y hasta ahora siempre victorioso triplano Fokker DR I. Luego de ponerse su gastada campera de cuero negro y antes de que su mecánico lo ayudara a "atarse", se le acerca un Sargento y le pide que le firme una postal con su imagen, Richthofen accediendo gustosamente, le pregunta en son de broma: ¿Usted cree que no regresaré...? y con una sonrisa, estampó su nombre por última vez. Eran las 11:30 cuando el Barón Manfred von Richthofen dejó el suelo de su base para entrar minutos más tarde en la gloria eterna. Como lo ha-

Triplano Fokker DR I.

cia siempre cuando se enfrentaba al enemigo, seleccionaba a su víctima y al igual que el león, se abalanzaba sobre ella. Ese día el elegido fue el avión del inexperiente Tte. May, quien cuando vio que las temibles Spandaus de un avión triplano rojo comenzaron a destrozar los largueros del suyo y los disparos a zumbarle la cabeza, sintió correr un sudor frío por todo su cuerpo y el pánico apoderarse de él. Pero la suerte estaba de su lado...El capitán Roy Brown, vio como uno de los integrantes de su escuadrilla se debatía entre la vida y la muerte al tener al feroz avión rojo a sus espaldas, sin pensarlo, llevó el bastón de comando de su Sopwith Camel hacia delante y comenzó una "picada" desde unos cien pies, al finalizarla quedó atrás y ligeramente hacia la derecha del triplano, una leve corrección... y el avión rojo "apareció" en la mira de su ametralladora Vickers; Brown rapidamente llevó su dedo al disparador, abrió fuego y vio como las trazadoras se incrustaban en el fuselaje del avión alemán.

El Fokker se estremeció. Abandonó a su víctima y con un leve viraje, comenzó a descender herido de muerte. Richthofen sintió el frío viento acariciando su rostro por última vez; ya casi todo era silencio para él, sólo el viento... Su avión tocó la tierra en forma despareja, pero se detuvo normalmente, quizás con el hálito de vida que le quedaba se esforzó para posar a su "viejo compañero" de guerra sanamente una vez más. Su último aterrizaje también había sido exitoso.

Las tropas australianas, que fueron las primeras en llegar, lo encontraron rígido , aferrado a sus comandos con la cara y su chaqueta de cuero "bañada" en sangre. Una ráfaga había atravesado su pecho de derecha a izquierda.

EI BARON ROJO, la gloria viviente de Alemania, había muerto.

Al otro día, seis oficiales de la Royal Air Force, enfundados en sus impecables uniformes, cargaron el ataúd de su admirado enemigo, hasta el lugar de su descanso en las afueras de Bertangles (Francia) donde fue enterrado con todos los honores militares. Coronas de flores de todos los escuadrones aliados cubrieron su tumba y una salva de fusilería en su honor dio por finalizado el sepelio. A partir de ese día la figura del Baron Manfred Von Richthofen, Capitán del ejercito alemán no dejó de crecer hasta ese lugar que la historia reserva a unos pocos: la Inmortalidad.

Mas allá del legado que brotara de su espíritu indomable, y dejara a la aviación del mundo por ser el inventor de la guerra aérea moderna con el uso del avión en masa, entre otras tácticas, no hay mejor recuerdo que el que debamos tener de él, que el que reza su epitafio puesto por sus propios enemigos:

"FUE UN VALIENTE, UN NOBLE ADVERSARIO, Y SOBRE TODAS LAS COSAS, UN VERDADERO HOMBRE DE HONOR. QUE DESCANSE EN PAZ"

Cap. (Nav.) Guillermo Gurbindo



En aquellos combates los pilotos ponian a prueba su valor y destreza haciendo el combate tan espectacular como mortal.

Club Fuerza Aérea.



En la edición del presente año nos pareció importante destacar las obras que con gran esfuerzo se vienen realizando en el Club Fuerza Aérea.
Para lograrlo, entrevistamos al Cnel.(Av.) Angel H. Hernandez, Secretario General del Club, quien con gran gentileza tuvo la amabilidad de recibirnos en su lugar de trabajo.
Como una pequeña reseña histórica, diremos que el Club Fuerza Aérea fue fundado en el año 1956. Comenzó siendo una pequeña oficina con entrada en la calle 25 de Mayo, donde se reunían sus socios fundadores. Su Presidente en aquel entonces era el Cnel.(Av.) Carlos M. Sención. En el año 1962 pasó a funcionar en la Avenida 8 de Octubre. A fines de la década del ´80 el Club funcionó en la Avenida George Conning, en el Parque Battlle. Luego se instaló en la calle Cannes, donde actualmente se encuentra la Barbacoa "Caballeros del Aire" en el Complejo Miramar entre Avenida Italia y Rivera. Luego de aproximadamente un año de obras, el 17 de Marzo del presente año fue inaugurada la nueva sede Central, la cual está ubicada en Lido 1800, en el mismo predio de la sede anterior.
La nueva sede culminó la segunda parte del proyecto primario, el cual finalizará con la construcción del Complejo Deportivo, que tendrá un gimnasio completo, con muchas facilidades. Como plan a corto plazo, se instalará en breve una sala de musculación en la Barbacoa "Caballeros del Aire".
El Club cuenta con una hostería en la Playa Hermosa, en las cercanías de Balneario Piriápolis, la cual fue adquirida en el año 1973 y actualmente se encuentra en expansión. También cuenta con servicio de hotelería en la Sede Central, con 7 habitaciones con baño privado, destinadas a la recepción de autoridades.
En el edificio central encontramos tres salones de fiestas, en uno de los cuales, el salón "Leonardo", funciona un restaurant de primera categoría abierto a todo público. Los servicios gastronómicos del restaurant fueron concesionados a una empresa privada, a diferencia de las dos Barbacoas con las que cuenta el Club, la "Caballeros del Aire" y la "C3", con capacidad para 100 y 40 personas respectivamente, las cuales son áreas privadas para los socios del Club, con la posibilidad de autoproveerse de sus propios alimentos caseros o de parrilla.
También cuenta con La Cava "El Aeroplano", con precios muy económicos, y es de uso exclusivo de los socios del Club.
Además el Club continúa brindando otros servicios, como la piscina abierta, el sauna, canchas de tenis y la cancha de fútbol, una de las mejores del país, con cuidados técnicos para su mantenimiento. Esta cancha tuvo el honor de recibir a la Selección Uruguaya de Fútbol para sus entrenamientos.
El 23 de marzo se realizó el acto de nominación del Campo de Deportes y descubrimiento de placa, en reconocimiento al "Sr. Cnel. (Av.) Dn. Ramón A. Sánchez", ex presidente del Club Fuerza Aérea en varias oportunidades y un muy buen deportista.
Otros servicios que brinda el Club son clases de inglés para niños y adolescentes, gimnasia y yoga y un seguro de flota por el B.S.E. con descuentos para los socios.
Como información de interés para los Cadetes, el reglamento del Club Fuerza Aérea dice en su artículo 10º que podrán hacer uso de todos los servicios e instalaciones del Club en categoría de Socios Cadetes los Cadetes de las tres Escuelas de Formación de Oficiales de las Fuerzas Armadas.
Es esta una breve descripción de los grandes logros que ha tenido el Club Fuerza Aérea en los últimos años. Nuestras sinceras felicitaciones a los Socios y Comisión Directiva del Club y esperamos puedan cumplir sus planes para el futuro.

Agradecemos al Sr. Secretario de la Comisión Directiva Cnel. (Av.) Angel Hernández por su apoyo e información brindada para realizar este artículo, a la vez que intentamos responder al compromiso contraído con el ex-secretario de dicha Comisión, el Cnel.(Av.) Alcidez Luzuriaga el que oportunamente nos transmitió la inquietud de publicar esta nota.

Cad.2º Hebber Cigarán

Cuerpo de Alumnos





Cadetes de Tercer Año *"Raptors 98"*





Cadetes de Segundo Año *"Antares 99"*





Cadetes de Primer Año
"Icaros 2000"





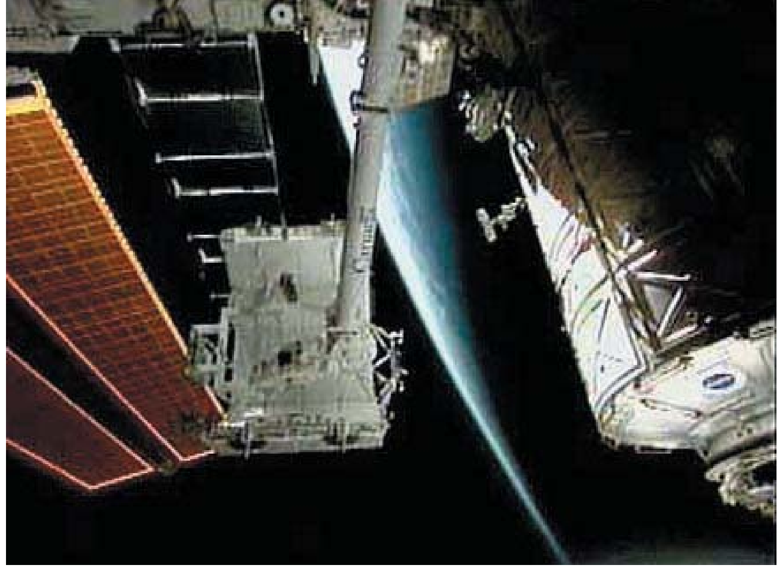
Aspirantes
"Horus 2001"

Astronáutica

¿Qué es la Astronáutica?. Muchos de nosotros no tenía idea de que se trataba una materia llamada así. Esta materia forma parte del curso de Cadetes de Primer Año de nuestro Instituto y está a cargo del Tte. Cnel. (CyE) Silverio Cano.

La astronáutica es la ciencia que estudia la navegación fuera de la atmósfera terrestre y de los métodos y medios para lanzar al exterior de nuestro planeta objetos denominados astronaves, tripulados o no, con capacidad de seguir navegando por el espacio bien como satélites artificiales de la Tierra o de otros cuerpos celestes. La historia científica de este año tuvo la atenta mirada del mundo debido a que se sacó de órbita la estación espacial rusa MIR, y a que dentro de los planes más ambiciosos de la astronáutica en este momento puesto en marcha es la estación espacial internacional ISS. Además de éste hay otros proyectos más pequeños pero no menos importantes son: Para el 2001: GENESIS (recoger muestras del impacto del viento solar); MARS SURVEYOR 2001 ORBITER (nuevo proyecto de orbitador con destino a Marte); MARS SURVEYOR 2001 LANDER (nuevo proyecto de rover rumbo a Marte); INTEGRAL TELESCOPIO ESPACIAL EUROPEO (que estudiaría el Universo en el espectro de los rayos gamma). Para el año 2002: MUSES C (nave capaz de aterrizar en un asteroide y enviar muestras a la Tierra); ALADDIN (recogerá polvo de la superficie de un satélite de Marte); CONTOUR (efectuará vuelos de aproximación al núcleo de tres cometas); EUROPA ORBITER (será el primer orbitador del satélite Europa); PLUTO-KUIPER EXPRESS (una nave llegará al cinturón de Kuiper y sobrevolará Plutón).

De todos estos proyectos sin lugar a dudas el más importante y ambicioso es el de seguir adelante el gran proyecto aeroespacial del siglo XXI, la construcción de la estación ISS. Esta se compondrá por varios módulos de varias naciones. Las dos primeras fueron la rusa Zaryà y la estadounidense Unity. Ya están acoplados los módulos de servicio, varios módulos de instrumental, equipos fotovoltaicos y radiadores. También se acopló el laboratorio de EE.UU. y el módulo italiano Leonardo. Ya hay tripulantes viviendo y realizando los estudios planificados. La última pieza será el módulo de habitabilidad estadounidense, y está pronosticado para Diciembre del 2005. En este proyecto forman parte 18 países, aunque la mayor parte de la construcción corre a cargo de Estados Unidos. Debido a esto también la mayor cantidad de la estación pertenece a dicho país. Los dos primeros astronautas que realizaron paseos espaciales para la construcción de la ISS fueron Jerry Ross y James Newman. La Agencia Espacial Europea colabora con dos grandes piezas estelares en la ISS.



Además de ofrecer el cohete Arieanë 5 para misiones logísticas, ofrece el laboratorio Columbus, uno de los módulos habitables del complejo. Su lanzamiento se prevé para fines del 2002 o principios del 2003 y proporcionará al menos diez años de experimentación científica en condiciones de microgravedad. Aunque el más pequeño de todos los laboratorios de la ISS, el Columbus está diseñado de tal forma de albergar más instrumentos científicos que los módulos norteamericano y ruso. La segunda gran aportación europea será el ATV, un vehículo cuya apariencia externa se asemeja a un satélite aunque en realidad es un medio de transporte ideal para viajes de ida y vuelta de suministros y materiales. Podrá lanzarse cada diecisiete meses aproximadamente y estará anclado en la ISS más de seis meses. Servirá, entre otras cosas, para retirar basuras y desechos de la estación espacial. Otros de los datos interesantes es la altura de la estación, que flota a una altura de entre 335 y 460 kilómetros, y vuela a más de 28.000 kilómetros por hora. Para cuando se concluya la construcción de la estación espacial, a fines del año 2005, se calcula que se realizarán cerca de 45 viajes y 91 paseos espaciales. Una vez completada la construcción, la humanidad contará con una reluciente estación permanente donde diseñar experimentos científicos sobre materiales, biología o medicina, y desarrollar nuevas técnicas de construcción y de ingeniería. Hoy en día nadie se atreve a decirlo, pero en los últimos meses se han alzado muchas voces contrarias a un proyecto como éste, al que alguno ha llamado “el agujero negro (de dinero) en el espacio”. Hay que tener en cuenta que la estación va a costar doce veces más de lo previsto y se construirá con catorce años de retraso con respecto al primer calendario. Uno de los principales responsables en el retraso es Rusia, cuyos constantes retrasos en la entrega de material y dificultades económicas para completar los encargos han llevado al resto de sus socios, sobre todo a Estados Unidos, a aumentar sus aportes, pero la ingeniería rusa es imprescindible para montar una ciudad en el espacio. Un gran éxito de la carrera espacial y la astronáutica fue el de octubre del pasado año en el que el Discovery emprendió un nuevo viaje a la estación espacial ISS llevando materiales para su construcción. Fue el lanzamiento número 100 de un shuttle de la flota americana. Nuestra Fuerza Aérea también está dando un paso muy grande dentro de la astronáutica. Por intermedio del Servicio de Sensores Remotos y Aerospaciales, mediante un acuerdo con el gobierno español, nuestra Institución contará con imágenes de satélite. Este gran avance para nuestra Fuerza Aérea nos va a poner un paso adelante del resto de las Fuerzas Aéreas sudamericanas.

Esto fue una pequeña introducción para que todos conozcamos lo que es la Astronáutica y sus principales actividades, para que todos sepamos un poco más de las nuevas y desconocidas actividades que se están realizando alrededor del mundo, de las cuales no podemos estar ajenos .

Cad. 1º Williams Veistaras

Literatura Cad. 1° Líber Bentancur

Concurso Revista Alas
Primer Premio

COMO CRIOLLOS EN EL CIELO

Te he buscado desde siempre, y hoy te pude encontrar
Ha sido el vuelo mi vida, y el cielo mi hogar
Hombres y mujeres hoy te quieren surcar
Más sólo aquellos que te luchen te podrán alcanzar.

Busco en el horizonte, un sitio, un lugar
Un espacio donde el vuelo sea un mundo sin par
Ese mundo está aquí, dentro del alma mía, que brilla en la noche
Como estrella fugaz.

Máquinas, alas, motor
Ardientes son tus brazos, que te elevan hacia el sol
Avión eres el medio entre el cielo y la pasión
De hombres de esta tierra, que se esfuerzan con tesón.

Escuadrones en el cielo a lo lejos que se ven
Como jinetes en el cielo, cruzan firmes el país
Son criollos que nos guían, y de Artigas su perfil
Buscando a lo lejos de horizontes el zenit.

Flamea hermosa bandera, de campo blanco su esplendor
Como los ideales que te formaron, para forjar tu honor
De celestes franjas como el cielo que te cubre
Que te adorne el poder del sol
Es la bandera de mi Patria, que se llena de fulgor

Siempre que haya en el cielo,
El rugir de un motor,
Fuerza Aérea en sus alas, late ardiente el corazón
De hombres y mujeres, que salvaguardan la Nación

Ya he encontrado desde entonces, una firme vocación
Será el cielo un espacio, de respeto y de labor
Como criollo de a caballo este suelo cuidaré
Desde grandiosas aeronaves, Fuerza Aérea gritaré!!!

Fotografía
Asp. Roberto Rodríguez



"Hacia el horizonte".

Plástica
Cad. 2° Carlos Falero



"Volando bajo".

OSHKOSH 2001



Lo que a continuación relataremos es apenas una síntesis de la inolvidable experiencia de haber asistido a un evento de aeronáutica de singulares características. El lugar: Oshkosh.
Algo de lo que vimos intentaremos transmitirlo en esta breve crónica.

Con una concurrencia estimada en 750.000 participantes en el evento AIRVENTURE 2001, organizado por la Asociación de Aviones Experimentales (EAA), honraron a los Pioneros de la Aviación, tema central del festival. Con una sobresaliente muestra de personalidades y aeronaves, incluidas muchas presentadas por primera vez en la celebración anual aeronáutica, alrededor de 2.500 aeroplanos engalanaron la línea de vuelo, aumentando así la concurrencia del año anterior, proporcionando magníficos ejemplares de la habilidad y trabajo humano dentro de la comunidad de la aviación recreativa. Además la "Plaza Aeroshell" resalta la exposición de numerosos aviones nunca antes vistos, ni presentados juntos en un mismo lugar, en Oshkosh. Las grandes atracciones del AIRVENTURE 2001 fueron:

-Gen. Chuck Yeager; el primer hombre en volar más rápido que la velocidad del sonido.

-Scott Crossfield, la primera persona en volar exitosamente a match 2 y match 3.

-Burt y Dick Rutan; el diseñador y piloto, respectivamente, del Voyager, el cual hizo historia al convertirse en el primer avión que voló alrededor del mundo sin escalas ni repostaje en vuelo.

-Bertrand Piccard, un físico suizo ,quien acompañado del inglés Brian Jones, volaron , por primera vez sin escalas, alrededor del mundo en un globo, cuando pilotearon el Brietling 3 en 1999.

-Los Aviadores de Tuskegee; quienes vencieron la discriminación racial durante la Segunda Guerra Mundial para alcanzar el récord de ser el primer grupo Afro-Americano de pilotos de caza.

-El Servicio de Pilotos Femeninos de la Fuerza Aérea (WASPs); quienes entrenaron y volaron miles de misiones de traslado de aviones militares durante la Segunda Guerra Mundial.

-El Grupo de Voluntarios Americanos "Los Tigres Voladores", quienes dejaron sus labores militares, para volar las peligrosas misiones contra los japoneses sobre China y Burma en 1940 y 1941.

Aviones de todas formas, tamaños y edades.

Acompañando al publico, algunos de los aviones que hicieron significativos logros en la aviación, fueron el centro de atracción del AIRVENTURE 2001. Los más notables ,que no han sido vistos antes en Oshkosh fueron:

-La réplica del Vickers Vimy; cuyo original fue construido en 1919, ha recreado las travesías originales desde Inglaterra a Sudáfrica y desde Inglaterra a Australia.

-El Boeing 307 Stratoliner; primer avión de aerolínea presurizado del mundo. Salido del taller de restauración a menos de un mes de ser presentado en Oshkosh, lo que finalizaba el proyecto de seis años de restauración.

-El NASA WB-57; este avión de reconocimiento meteorológico de gran altitud , basado en la estructura del Canberra inglés, vuela misiones especializadas para la NASA.

-El cazabombardero europeo Panavia Tornado; operado por la Fuerza Aérea Alemana en misiones de entrenamiento en Nuevo Méjico, EE.UU.

Otros aviones que hicieron su notable aparición fueron:

-Los bombarderos B-1B, de la Base Aérea de McConell, sorprendieron a la multitud con sus pasajes bajos y su vuelo en

formación, poco común para el publico.
-Los cazas P-51C; estos raros modelos de la Segunda Guerra Mundial, fueron enteramente restaurados y se exhibieron en el pabellón de los Aviadores de Taskegee, junto a un también restaurado T-6 del mismo grupo.
-Dos transportes C-17, así como también un A-10, un F-14 y varios F-15 , F-16 y F-18 del actual arsenal militar norteamericano.
-Un Loockheed Constelation, pintado con los colores del Servicio de Transporte Aéreo Militar (MATS).
-Corredores aéreos de categoría ilimitada de Reno, (Estado de Nevada), volaron demostraciones en el correr del evento con sus P-51D, Sea Fury y Super Corsair.
Por supuesto que no faltaron los clásicos de todos los años, como los Warbirds (aviones militares de todo tipo y época), entre los que resaltaban las líneas de P-51, T-6 y los venerables T-34 de los cuales se podían ver de todo tipo y color! No menos espectacular era la línea de T-28, ni la de los checos L-39 Albatros, de los cuales pude contar diecinueve.
En la categoría de los Vintage (aviones anteriores a los años treinta) se destacaron los Tiger Moth, Boeing Stearman y De Haviland Chipmunk con su acabado en amarillo, desde lejos divisable.
Los ultra livianos, de los cuales había una gran cantidad, eran la mejor manera de imaginarse las mil y una formas en las que el hombre común se las ingenia para poder alcanzar su sueño de volar.
Las demostraciones aéreas consistían en la llegada y partida de todas estas aeronaves, según la planificación en diferentes días y ciertos espectáculos especiales como la competencia de acrobacia en la que se enfrentaban varios Extra 300, un Su-26 y un Pitts Especial, especialmente preparado. Se robaba el espectáculo la demostración de aterrizaje y decolage en campo corto del C-17, realmente impresionante, así como también las enormes formaciones de Warbirds que llenaban el cielo de humo blanco!!!!!!!
Un capítulo aparte nos llevaría a describir las charlas y conferencias que las personalidades presentes ofrecieron al auditorio, y la cantidad de talleres interactivos en los cuales se ofrecía todo tipo de conocimiento aeronáutico, desde seguridad de vuelo hasta mecánica, lo que sí podemos contar es que el AIRVENTURE 2001 fue un evento en el cual se pudo disfrutar de lo mejor de la aviación del pasado y del presente.

Tte. 2º (Av.) Immer Borba



Réplica del Vickers Vimy

El personal aeronáutico

A pesar de los avances científicos y tecnológicos la intervención del hombre en la conducción de la AERONAVE, sigue siendo de fundamental importancia. Siendo una de las características del Derecho Aeronáutico su reglamentarismo, existen pocas disposiciones, que abarcan el tema, incluídas en leyes de fondo. La tendencia de la legislación, es crear un marco legal general, que debe ser complementado con una reglamentación adecuada. La actividad aeronáutica que es eminentemente técnica para su desarrollo precisa del concurso altamente capacitado y especializado en la conducción de aeronaves en el espacio aéreo, presentación de servicios desde el momento del embarque de pasajeros, carga, etc., mediante el personal de tierra o no navegante durante el vuelo, es decir a bordo, con la presentación de servicio de tripulación o personal aeronavegante hasta el momento del aterrizaje.

La problemática relacionada con el ESPACIO AEREO como MEDIO y la AERONAVE como INSTRUMENTO de la actividad aeronáutica, estudia a todo el personal, a través de los problemas jurídicos relacionados, así como de los requisitos, capacidad, idoneidad y eficiencia del personal.

Dr. de Fuentes Tálice exponiendo ante especialistas de Derecho Aeronáutico.

Concepto de Personal Aeronáutico

La presencia del elemento humano en la actividad aeronáutica se manifiesta en todos los sectores, tanto en las operaciones de control en tierra antes de embarque, durante el mismo con todos los equipos de infraestructura necesaria y otros, con los que necesariamente deben contar los aeropuertos, en la operación de despegue, a bordo y aterrizaje, es decir que debe tener un permanente control de la AERONAVE cuyo transporte debe mostrar EFICIENCIA, SEGURIDAD y sobre todo RESPONSABILIDAD en el PERSONAL AERONAVEGANTE y el de SUPERFICIE, de TIERRA NO NAVEGANTE, dada la complejidad de sus funciones.

En líneas muy generales, se puede afirmar que la expresión “PERSONAL AERONAUTICO”, comprende a quienes ponen su actividad al servicio de la aeronavegación de modo que aparecen integradas dentro del concepto, todas las personas que emplean su energía en el ejercicio de la ACTIVIDAD AVIATORIA.

Este personal desempeña las más diversas FUNCIONES, y por lo tanto hay quienes realizan TAREAS en TIERRA, colaborando en la construcción, reparación o mantenimiento de las aeronaves, mientras otros las desarrollan en puestos DIRECTIVOS, TECNICOS o ADMINISTRATIVOS, en los AEROPUERTOS, SERVICIOS de TRANSITO AEREO, mientras que un sector se desempeña directamente en las AERONAVES EN VUELO.

Definición

Existen en la DOCTRINA AERONAUTICA diferentes especialistas que han emitido una DEFINICION de PERSONAL AERONAUTICO como Bauzá Araújo, Videla Escalada, Inchaurraga, Delascio, Palacín Fernández .

BAUZÁ ARAÚJO: “El conjunto de personas que prestan servicios en tierra o a bordo de la aeronave, permitiendo mediante su actividad profesional la conducción y utilización de la misma”.

VIDELA ESCALADA: “El conjunto de las personas que intervienen activamente en las operaciones aeronáuticas y que revisten situaciones jurídicas especiales, regidas por normas propias de nuestra disciplina”.

INCHAURRAGA: “La expresión Personal Aeronáutico comprende a quienes ponen su actividad al servicio de la aeronavegacion”.

DELASCIO: “Las personas que emplean su energía en el ejercicio de una actividad vinculada directamente con la aeronáutica”.

PALACÍN FERNÁNDEZ: “El Personal Aeronáutico son quienes ponen su actividad profesional al servicio de la navegación aérea en condiciones razonables de eficiencia, economicidad y seguridad, y que por lo tanto hacen factible la actividad navegatoria específica”.

Personal Técnico Aeronáutico

En el Código Aeronáutico Uruguayo en el Titulo VI, establece los principios generales y en su Art. 81 expresa:

“El personal técnico aeronáutico deberá tener patente de capacidad y licencia para el ejercicio de su profesión en la forma que establezca la reglamentación”.

Dentro de la REGLAMENTACION a que se re-

fiere el Art. 81, se destaca el DECRETO N° 14.239 de fecha 12 de agosto de 1949 sobre LICENCIA AL PERSONAL NAVEGANTE Y AUXILIAR, cuyo Art. 42, dispone los siguiente:

"El personal navegante y auxiliar al que la Dirección de Aeronáutica Civil otorgará licencia será el siguiente:

a) PERSONAL NAVEGANTE:
1) Pilotos de aviones.
2) Pilotos de planeadores
3) Radioperadores de a bordo
4) Navegantes
5) Mecánicos de a bordo

b) PERSONAL AUXILIAR:
1) Mecánico (de tierra)
2) Encargado del control del tránsito aéreo
3) Despachador de aeronaves

Asimismo Gaggero entiende que doctrinalmente se suele clasificar en PERSONAL AERONAVEGANTE o gente del aire y PERSONAL NO NAVEGANTE o gente de tierra o superficie.

También Gaggero entiende que el Art. 81 consagra la exigencia de idoneidad con carácter general para todo el PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO, en forma que determine la reglamentación.

Comandante de Aeronave

El miembro de la tripulación de una aeronave más importante es el COMANDANTE, quien tiene a su cargo funciones de extremada responsabilidad.

El COMANDANTE de la nave, constituye la FIGURA JURÍDICA y TÉCNICA de mayor relevancia dentro del personal aeronavegante.

Se entiende que dotado de comprobadas aptitudes de piloto, provisto de poder de mando y de las condiciones físicas técnicas indispensables para tan delicada función, en sus manos está la CONDUCCIÓN DE LA AERONAVE, SEGURIDAD de los PASAJEROS, TRIPULANTES, EQUIPAJE y CARGA TRANSPORTADOS, así como la SEGURIDAD de las PERSONAS y BIENES de la SUPERFICIE TERRESTRE.

Definición

A nivel INTERNACIONAL, la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (O.A.C.I.), en el ANEXO I el capítulo I lo DEFINE:

"El piloto responsable de la conducción y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo".

BAUZÁ ARAÚJO: "El Comandante de una Aeronave, es el piloto miembro de su tripulación de vuelo que, cumpliendo los requisitos de idoneidad necesarios designados por el explotador (salvo que él mismo condujera su máquina) y amparado por el ordenamiento jurídico vigente, ejerce el mando a bordo, para la conducción segura y el gobierno legal de la aeronave durante el tiempo necesario para cumplir la operación aérea a su cargo".

REGO FERNÁNDEZ: "El Comandante, es el piloto miembro de la tripulación de vuelo, que, cumpliendo requisitos de idoneidad necesarios, designado por el operador y amparado por el ordenamiento jurídico vigente, ejerce el mando a bordo para la conducción segura y el gobierno legal de la aeronave durante el tiempo necesario para cumplir la misión aérea a él encomendada".

VIDELA ESCALADA: Este autor sostiene que la figura del Comandante también tiene su vigencia en los casos de los explotadores que conducen su PROPIA AERONAVE, por lo que debe REEMPLAZARSE las palabras últimas de la DEFINICIÓN de REGO FERNÁNDEZ donde dice "a él encomendadas" por las siguientes: "que tiene a su cargo".

PALACÍN FERNÁNDEZ: " El Comandante de aeronave es el profesional especializado debidamente habilitado para la conducción y seguridad de estos aparatos en el espacio aéreo".

De todos los conceptos vertidos sobre el Comandante de aeronave, demuestran la relevancia de la función del mismo, quien además debe poseer el certificado de idoneidad y calidad de piloto y cuando no exista persona específicamente designada, se presumirá que el PILOTO al MANDO es el COMANDANTE de la aeronave.

Funciones

Las FUNCIONES del COMANDANTE de la aeronave son varias, a saber, funciones TÉCNICAS, ADMINISTRATIVAS, DE PODER PÚBLICO, COMO REPRESENTANTE del EXPLOTADOR.

Técnicas

Dentro de las FUNCIONES TÉCNICAS se encuentran las que se vinculan a la conducción de la aeronave y es independiente, en este aspecto del explotador.

El Comandante antes del viaje debe someter la aeronave al control de las autoridades, cumplir los requisitos aduaneros y sanitarios, tener en orden los documentos de vuelo, revisar los partes meteorológicos, vigilar la distribución de la carga, obtener autorización para despegar y ajustarse a las instrucciones de los organismos de protección y control de vuelo.

Durante el viaje, le corresponde dirigir la maniobra de la aeronave desde el despegue hasta el aterrizaje inclusive con la determinación de la ruta a seguir dentro de los límites establecidos por las normas de circulación aérea.

Asimismo debe actualizar y salvar en caso de siniestro los libros de abordo, adoptar las medidas necesarias para la seguridad de los pasajeros y la carga, agotar lo medios de salvar la aeronave antes de abandonarla.

Comandante en caso de peligro

En caso de peligro el Código Aeronáutico prohibe al COMANDANTE AUSENTARSE de la AERONAVE, lo que está vinculado con la OBLIGACIÓN de PERMANECER en su puesto hasta haber adoptado las providencias necesarias para SALVAR A LAS PERSONAS Y

CARGA TRANSPORTADA en la MÁQUINA y aún para evitar perjuicios a terceros.
Todas estas OBILGACIONES estar previstas en el Código Aeronáutico en los Arts. 86 y 90, siendo para el CASO DE ACCIDENTE, tiene a su CARGO, la OBLIGACIÓN de ASISTENCIA y SALVAMENTO, previsto en el Art. 102 de dicho Código.

ADMINISTRATIVAS – Se utiliza esta denominación por considerarse más apropiada y reunir varios tipos de funciones: laborales, responsabilidades asumidas por el Comandante, que no son puramente técnicas o de representación del poder público.

También dentro de las FUNCIONES ADMINISTRATIVAS del COMANDANTE de la aeronave se encuentran la de CONTROLAR la DISCIPLINA de la TRIPULACIÓN y PASAJEROS manteniendo el ÓRDEN a bordo en su calidad de representante del explotador, además de poseer FACULTADES ECONÓMICAS que le permiten en un determinado momento EFECTUR GASTOS, realizar COMPRAS y ADQUIRIR COMPROMISOS en nombre del explotador, para asegurar la continuidad del vuelo o para PRESERVAR la SEGURIDAD de los PASAJEROS, CARGA y AERONAVE.
Puede darse el caso de un ATERRIZAJE de EMERGENCIA o de FUERZA MAYOR en un lugar distinto del señalado en el itinerario, en estos casos el único facultado para adoptar ese tipo de decisiones es el COMANDANTE, funciones que revisten un carácter ADMINISTRATIVO.

PODER PÚBLICO – Con referencia a las funciones del Comandante como representante del PODER PÚBLICO, él es el único a bordo de la aeronave encargado de actuar como OFICIAL DE REGISTRO CIVIL REGISTRANDO NACIMIENTOS, DEFUNCIONES, MATRIMONIOS y como NOTARIO o ESCRIBANO PÚBLICO registrando los TESTAMENTOS otorgados a bordo, CONTRATOS, etc., ocurridos o celebrados en la aeronave en vuelo, todo ello por DELEGACIÓN del ESTADO DE MATRÍCULA de la AERONAVE.
En caso de DEFUNCIÓN de un PASAJERO o MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN, la ley le impone la adopción de MEDIDAS DE SEGURIDAD con respecto de sus pertenencias y la entrega bajo INVENTARIO a la AUTORIDAD COMPETENTE en la PRIMERA ESCALA; si dicha escala fuese en el EXTRANJERO el COMANDANTE dará INTERVENCIÓN al CÓNSUL DE LA REPÚBLICA en el lugar.

Normativa Internacional

En la INTERNACIONALIDAD del DERECHO AERONÁUTICO la figura del Comandante reviste importancia habiéndose intentado algunos esfuerzos por regular su situación jurídica.
El CITEJA comenzó los estudios del Comandante y el Personal Aeronavegante en 1926 continuaron en 1946, luego de la post guerra, concluyendo sus trabajos en su ultima reunión en Montreal en Mayo de 1947, sin haber logrado la concreción de un acuerdo internacional.
Mas tarde el Comité Jurídico de la O.A.C.I. recibió toda la documentación del prestigioso organismo técnico – jurídico, inscribiendo el tema en su agenda de trabajo, pero sin resultados positivos.

Convenio de Tokio de 1963

Este Convenio fue suscripto el 14 de setiembre de 1963 en Tokio, siendo una esperanza para la concreción normativa que rige la figura del COMANDANTE DE LA AERONAVE.
Este Convenio aún cuando no es un documento integralmente dedicado al Comandante contiene disposiciones que no lo enfocan directamente, por lo tanto constituyen una aproximación parcial a la reglamentación de la figura en cuestión.
El CONVENIO DE TOKIO de 1963 esta dedicado primordialmente a las INFRACCIONES y ciertos ACTOS COMETIDOS a bordo de aeronaves, pero incluyéndose en el CAPÍTULO III lo denominado “FACULTADES DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE”.
En definitiva podemos afirmar que en general el Convenio regula correctamente las FUNCIONES DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE y por lo tanto constituye un esfuerzo hacia la UNIFICACIÓN DEL DERECHO AERONAUTICO INTERNACIONAL.

EL COMANDANTE DE LA AERONAVE FRENTE A LA PROBLEMÁTICA INTERNACIONAL DEL NARCOTRÁFICO.

El Comandante de la aeronave se encuentra desde hace varios años, ante el gran problema que significa el TRANSPORTE ILÍCITO DE DROGAS.
Desde el punto de vista TEÓRICO – JURÍDICO el Comandante es RESPONSABLE DE TODO lo que TRANSPORTA.
Decimos eso, porque si lo llevamos al plano de la realidad, vemos que no es tan difícil que coincidan los elementos teóricos con la prÁctica diaria.
El problema del NARCOTRÁFICO en la AVIACIÓN ha tomado tal envergadura que los países del mundo sólos o reunidos en ORGANIZACIONES INTERNACIONALES como las NACIONES UNIDAS, lo han tomado como tema de gran importancia y URGENCIA para encontrar las soluciones mas adecuadas al caso.
Internacionalmente la O.A.C.I. en su Art.16 establece la INSPECCIÓN DE AERONAVES, donde las AUTORIDADES COMPETENTES tienen DERECHO a realizar INSPECCIONES a las AERONAVES de los demás ESTADOS CONTRATANTES estableciéndose en el Convenio de Chicago de 1944 por el cual nació la O.A.C.I.
Las Naciones Unidas específicamente realizó en Viena del 17 al 26 de Junio de 1987 la CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE EL USO INDEBIDO Y EL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS (A/CONF.133/MC/L.I) (PART II), donde el tema 5 Capítulo III objetivo 24.26 y 28 se abordaron los aspectos de CONTROL DE LOS TRANSPORTES.
En el párrafo 272 se menciona algo de su importancia, que vincula a las TRIPULACIONES en general, incluyendo por lo tanto a las TRIPULACIONES AERONÁUTICAS, por consiguiente aquí entraría el CONTROL del que debe ser OBJETO EL COMANDANTE DE LA AERONAVE y toda su TRIPULACIÓN para evitar una posible vinculación con el TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS.

Conclusión

Este estudio ha sido solamente un sobrevuelo sobre la amplia temática del Personal Aeronáutico y en especial la figura del Comandante de aeronave, dando paso para su contínua profundización y análisis, que es con lo que el ser humano se enriquece, conocimiento, estudio y perseverancia.

Prof. Dr. Alejandro de Fuentes Tálice
Prof. Derecho Aeronáutico y Especial
FACULTAD DE DERECHO y EMA
Prof. Teoría de las Relaciones Internacionales FACULTAD DE DERECHO

EL MÉTODO DE BOCHÓN

(Ruta Graveleus)

Por el Cnel. (Av.) Elbio Firpo

UN PRÓLOGO LARGO, APODÍCTICAMENTE NECESARIO

A mi camarada Apollonio Quinto Cuadratus, severo juez del poblado de Salem que se hizo viejo amontonando leña por si las brujas volvían.

Cada día que pasa me convenzo más que mi juventud quedó en Durazno, negándose a partir, acostada bajo la sombra de un "Texan" a cubierto del tórrido verano duraznense, sumergida en el agua esmeralda de la piscina, caminando los crepúsculos invernales en la extendida chacra, trepando la torre para ver pasar un fugaz F-80.

Por suerte he hallado un método para volver a la utopía, para estar de nuevo al extremo del trampolín rugoso y saltar incansablemente del cielo al agua bajo la mirada vigilante de un tero con largavistas.

No tengo mas que cerrar los ojos y veo de nuevo a los tres Reyes Magos. El mayor rollizo que recorre la planchada retorciéndose el bigote en tanto nosotros, enfrentados al complicado descenso por "nulo aural" nos apresurábamos a escondernos bajo la protectora capota de la cabina trasera.

Estará en la noche cuando la llama azulada del caño de escape del "Texan" sea lo último visible en nuestro primer nocturno. Vigilará la niebla que se cierne sobre Parallada para hacer regresar a los pesados "setenta" cuando la iglesia de Santa Bernardina pierda su contorno.

Nos parecerá muy viejo, con sus casi cuarenta años, el Jefe de Contable que con su infinita paciencia nos repetirá, una y mil veces, como hacer el libro de caja de la sección zapatería de la que somos responsables.

Bajo un sauce, el despacho de mantenimiento, bien pegado al hangar chico. Allí el tercer mago, Baltasar, nos mantiene una hora después de retirada con cara de pocos amigos. Usa el polí volcado sobre la frente y ladra mucho, como "Kalu", la boxer del jefe de base, pero no muerde.

A veces, pero muy a veces, cuando el frío nos acorrala en el Casino de piedra junto al fuego, el coronel nos sorprende invitándonos a jugar al Rumi. Nunca lo imaginé jugando al truco. Miro sus dedos sosteniendo los naipes de donde crecen gruesos pelos duros como alambres. De su pecho poderoso, su voz, extrañamente fina, anuncia un cierre de canasta. Se dice que detuvo el violento rolido de un "Mustang" durante una arremetida. Que sus uniformes los confecciona un afamado sastre. Que su nariz achatada es producto de la práctica intensa del boxeo. Se levanta ceremonioso y compacto hacia su alojamiento en el área menos transitada de la base. Apenas un leve aroma Vetiver de Yardley flota en el ambiente, sutil evidencia de que realmente estuvo con nosotros.

Cada vez me cuesta más escribir un prólogo.

Esta necesidad de convencer a los censores de las buenas intenciones de mis escritos me agota más que todo el proceso narrativo. Suelo imaginarlos como tres viejos barbados sentados frente a un único libro donde de sus desgastadas tapas todavía se lee R-21 en tanto consultan un diccionario de términos militares donde seguramente encontrarán a Von Clausewitz pero no a Freud.

Por eso me preocupa que nuestro personaje se llame Onanio en clara referencia al bíblico Onán que fuera obligado por su papá, Judá, a casarse con su cuñada, Tamar; viuda y sin hijos, esposa de su hermano primogénito, para asegurar la continuación de la familia.

Onán ante el pensamiento de que si tenía un nene sería reconocido como hijo y heredero de su hermano, digitalizó su relación y no consumó el matrimonio. Dios, enojadísimo, le gritó ¡"Eres un onanista"! y lo castigó con muerte.(Génesis 38.4)

Esta humorada bíblica, ligeramente distorsionada, genera mientras la escribo, el temor al rechazo de todo el texto.

Soy un convencido del profundo estudio de Savater sobre el sentido del humor al cual asocia íntimamente a la inteligencia y donde concluye, que su práctica, hábilmente capitalizada, flexibiliza nuestra proverbial rigidez, facilita las relaciones humanas y en último término hace más llevadera nuestra vida.

"Cuando será posible decir que uno les quiere a los que uno quiere". Escribía en su última carta Antoine de Saint Exupery a su madre fechada en Julio de 1944 en Borgo, Cerdeña, días antes de su muerte.

De esta manera, en la disparatada anécdota de Bochón que –para los que saben leer entre líneas- representa la más respetuosa manifestación de afecto para los que una vez comandaron la "Fuerza Aérea de Durazno".

Para ellos un solo reproche: haber accedido a mis insistentes pedidos de cambio de destino. Ellos levantaron la cortina invisible que se eleva en "Terminal Parallada" para dejarme pasar… y la volvieron a bajar. Entonces, recién entonces, descubrí que me había hecho irremediablemente viejo.

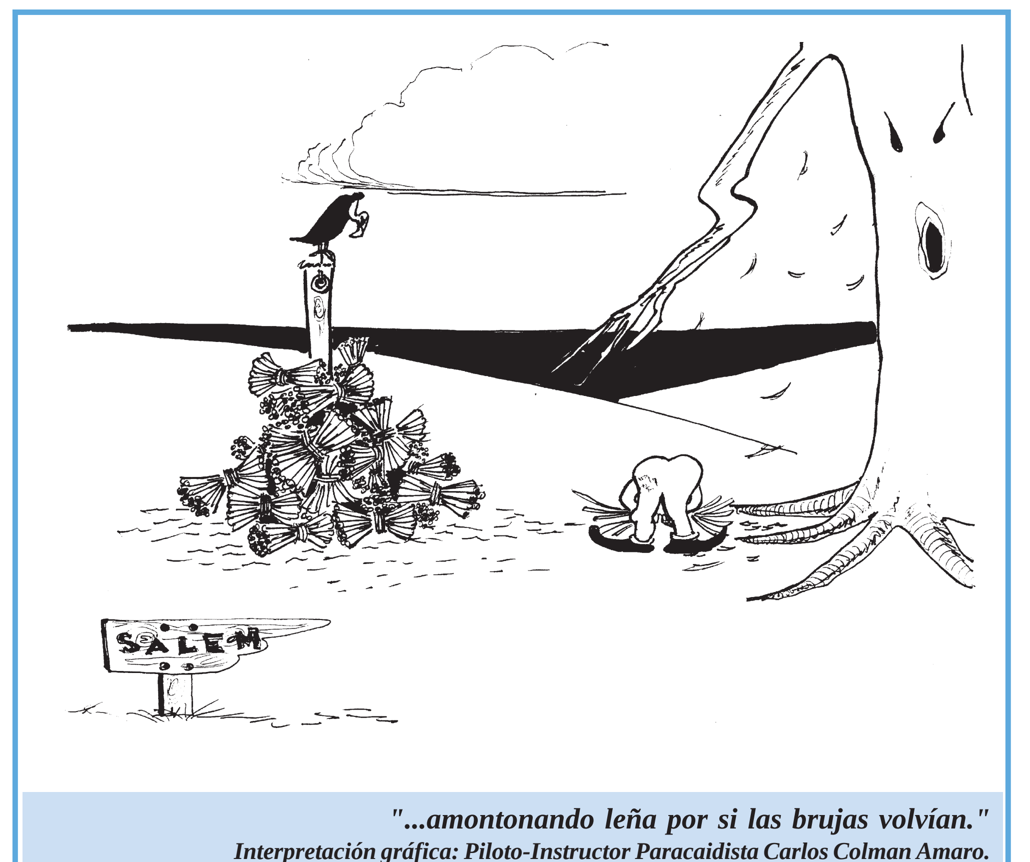
Henry Bouchoun Lautrec había nacido en Francia hacia 1780.

Desconocemos las razones que tuvo para abandonar la Galia y recalar con su familia en costas rioplatenses. Asumimos que debieron ser muy fuertes puesto que algunas crónicas de época que recoge en su libro el último de los descendientes de los Bouchoun, Jean Claude, indican que las condiciones de vida en territorios que luego formarían parte de lo que hoy es nuestro país, eran extremadamente primitivas. Seguramente que no fue sencillo para aquel gentil hombre, elegante y culto, afincarse en medio de una sociedad en formación, inclusive caótica, si se la compara con el mundo que había abandonado y al que nunca volvería. El París revolucionario y tumultuoso se había vuelto hostil para los Bouchoun por lo que partir y quemar las naves en Montevideo fue la alternativa elegida. Poco más sabemos del francés Henry Bouchoun del que queda una deteriorada pintura propiedad de Jean Claude, realizada en la ciudad luz en tiempos felices. En ella se lo ve acompañado por su esposa y numerosa prole y su rostro de ojos acuosos y mirada bovina sería el punto de referencia al que volvería recurrentemente en mi investigación.

Para esta familia francesa las cosas no le fueron fáciles. Mirados con recelo por los habitantes, desconocedores del idioma, enfrentados ideológicamente ora con los españoles ora con portugueses, los Bouchoun emigraron al interior. Sin embargo una nueva desgracia se abatió sobre ellos. La terrible epidemia de fiebre amarilla que asoló Montevideo, llevó a la tumba, antes de partir, a la esposa y tres hijos del matrimonio. Henry Bouchoun se trasladó a Florida donde murió no mucho después.

De sus hijos existen pocas referencias, solo sabemos que uno de ellos fue recogido por una familia duraznense y creció a orillas del Yí. Onanio Bouchoun, único sobreviviente de la familia no salió nunca de Santa Bernardina donde vivió y murió con el permanente temor de que su apellido desapareciera para siempre ya que su descendencia, ocho hijas, lo hacían muy posible. Finalmente cuando Onanio contaba con casi setenta años nació su primer hijo al que bautizó orgullosamente Onanio. Después de este último esfuerzo entregó calladamente su alma al Señor.

El joven Onanio persistió en la tarea de su padre de buscar hijos varones lo que consiguió tardíamente cuando Onanio tercero vino al mundo. En tanto el tiempo transcurría, los Bouchoun asistieron lentamente a la transformación del apellido por razones de dificultad lingüística y el uso castellanizado que los lugareños hacían del mismo. Vencidos por la realidad cotidiana los Bouchoun aceptaron finalmente el deformado apellido y en algún momento de la historia, administrativa y socialmente, pasaron a ser "los Bochón".



"...amontonando leña por si las brujas volvían."
Interpretación gráfica: Piloto-Instructor Paracaidista Carlos Colman Amaro.

La angustia por preservar el nombre, a pesar de su deformación, llevó a los Bochón a buscar un método que les quitara la agonía de tener sobre el fin de sus días, un descendiente varón. De ahí que siempre hubiese un Onanio Bochón empeñado en ello. Parece ser que, ya en este siglo tuvo éxito: el Mayor (PAM) Onanio Bochón octavo, residente en Santa Bernardina, tenía cinco varones y su señora esperaba el sexto. Onanio precedía, para confirmar lo exacto de su método, que este sexto representante sería niña.

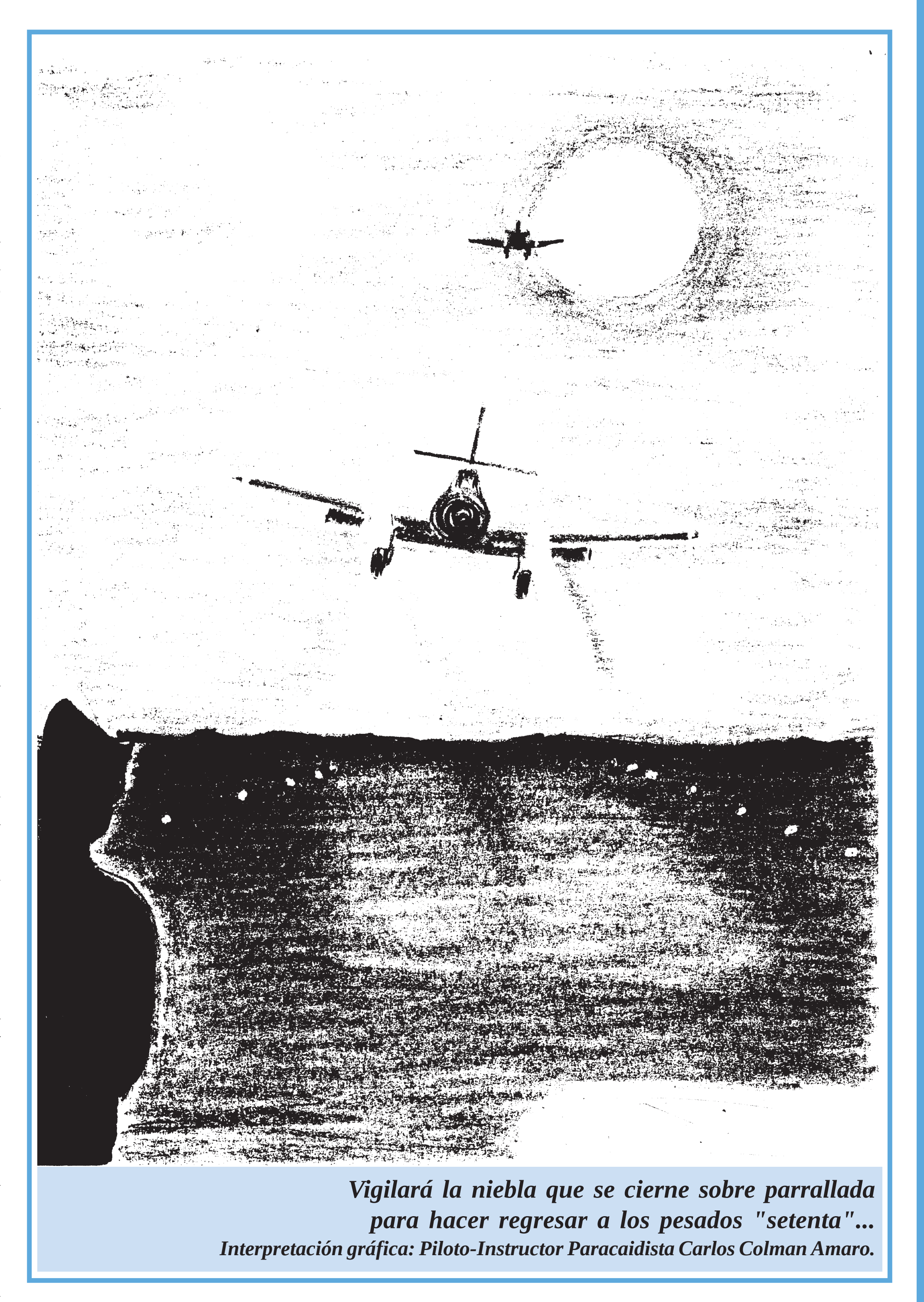
En este punto de la historia, tercer mes de embarazo de la Señora Bochón, la nueva tanda de egresados de la E.M.A. aterrizaba en Durazno. Y yo con ellos. La línea de los 70 nos esperaba con sus conos de hélice azules que presidía el aristocrático 372 de nariz roja. El tetraedro indicador de viento, una maravillosa estructura pivoteante, apuntaba su afilada punta hacia el oeste, la torre de control de cristales verdes y recién encalada nos pareció desafiante y moderna. La larga avenida de palmeras, el casino, los corredores frescos y limpios, todo nos recibía amable y acogedoramente. O por lo menos así nos parecía. En aquellos años La Base Aérea N° 2 era el feudo sobre el que reinaba un señor, permanentemente encerrado en sus aposentos, al que raramente veíamos. Tres caballeros andantes ejecutaban concienzuda y rápidamente sus órdenes, aunque fieles a la verdad, eran sus propias órdenes las que cuidaban con especial celo que se cumplieran. Los tres jefes de división, Operaciones, Mantenimiento y Administración nos controlaban en el cielo, en el hangar y en contable. Precisamente en esta división, el Mayor Onanio Bochón, reinaba sobre un sargento, cuatro soldados, algunas máquinas de calcular y una caja fuerte. Y también sobre Lupus, el Cabo Aniceto Lupus, especie de comodín, un "yo te hago todas las cosas" que incluía desde lavar el Dodge 48, repararlo, conducirlo, hacer una inversión y todos aquellos menesteres que Onanio le ordenara.

Hacía unos años que acompañaba a Bochón y la más de las veces, sin que se le ordenara se adelantaba a los deseos de su superior en una complementación tan admirable que casi era una parte de su jefe.

Aunque recién llegados a la Base 2 conocíamos por referencias muy precisas, comentarios y cuentos, las características fundamentales de los que serían nuestros jefes. Por eso, aquella mañana de saludos protocolares no nos sorprendió el prolongado “mazazo” de bienvenida que nos aplicó Bochón. Mucho tiempo después cuando ya mi investigación sobre su método estaba muy adelantada, comprobé el enorme parecido con la pintura propiedad de Jean Claude. Destacábanse en Onanio sus ojos acuosos de párpados semi-caídos y sus labios carnosos y húmedos de marcadas comisuras hacia abajo que imprimían a su rostro una falsa sensación de beatífica tristeza o acaso de profunda y calma imbecilidad. Algunos de mis camaradas, críticos severos y para mi gusto algo excedidos, encontraban esa expresión típica de los más entusiastas seguidores del viejo Onán.

Los primeros meses en Durazno nos trajeron las satisfacciones que tanto habíamos soñado. Los T-6-G con los que hacíamos nuestra diaria instrucción instrumental nos parecían el colmo de la modernidad. Un papel de instrumentos completo, una amplia consola de radio, la pequeña carcaza del radio- compás sustituyendo el antiguo huevo y por sobre todo el adelanto de no tener que apretar el “push” para levantar el tren y otro detalle estético externo, el cono azul que elongaba la recia figura del “Texan” convirtiéndolo en un “ FOCKE-WOULF 190”.

Terminada la jornada de vuelo los baños se llenaban de vapor. El aroma perfumado del jabón y la espuma de afeitar competían con el “Old Spice” para agradar nuestro olfato y plenos de energía contenida por cuatro años de escuela, salíamos a conquistar Durazno. No era este mi caso. Mi tardía iniciación social ocurriría largos meses después por lo que permanecía en la unidad al borde de la piscina en verano o en mi cuarto en compañía de un libro y una estufa eléctrica en invierno. No puedo decir que la llegada de mis camaradas después de medianoche me provocara alegría. En mi ascéptica vida el ruidoso y contaminante comportamiento de mis amigos, el fuerte olor a tabaco y alcohol quebraban mi íntimo diálogo con alguno de mis escritores preferidos. No obstante, muy a mi pesar, el relato de sus correrías despertaban en mí inquietantes imágenes. Si bien algo conocía de Durazno “autorizado” por alguna salida al cine y eventualmente algún sandwiche con café en el “Sorocabana”, nada sabía del Durazno “underground” donde el “Mon petit”, boliche profundo, epítome del pecado y la concuspiscencia, me atraía con fuerza irresistible.



Vigilará la niebla que se cierne sobre parrallada para hacer regresar a los pesados "setenta"...
Interpretación gráfica: Piloto-Instructor Paracaidista Carlos Colman Amaro.

La mañana disipaba estos pensamientos oscuros peligrosamente cálidos para mi inexperiente libido, cuando junto a mi instructor planificábamos el próximo vuelo bajo “capota”.
Pero en mi vida afectiva no tenía instructor. Mucha teoría y “link” pero nada de vuelo.

Para entonces el sexto hijo de Onanio llegó al mundo: era nena. El éxito de Bochón fue un secreto a voces: el método resultaba. Mas aún, pronosticaba con un año de antelación que el octavo hijo de su larga progenie sería varón.

En esos días se le veía orando en compañía de Lupus, sensiblemente más bajo que Onanio, recorriendo la unidad y llevando am-



Se dice que detuvo el violento rolido de un "Mustang" durante una arremetida...

Interpretación gráfica: Piloto-Instructor Paracaidista Carlos Colman Amaro.

bos el mismo paso. Simbiosis perfecta de superior y subalterno. Ejemplo de la amistad viril de la milicia donde aquella no está reñida, como bien nos enseñaron, con la disciplina.

Mientras tanto desaparecidas las urgencias de los primeros meses en Durazno, mis camaradas comenzaron a sosegarse dividiéndose en grupos sociales claramente definidos. Los “tenazas”, así llamados ancestralmente por ser quienes arrancaban las “doncellas clavos” de la cuidad, estaban formalmente ennoviados. Desarrollaban una pancita que con los años se transformaría en “busarda” y adoptaban conductas tranquilas en algún hogar duraznense. Un grupo de rebeldes, al que sería exagerado llamarlos desadaptados, que sembraban el terror en la medianoche pueblerina, gastaban su dinero en el sórdido arrabal duraznense, se embriagaban y periódicamente tenían problemas con la policía. Alguno de ellos desarrolló costumbres poco edificantes como desagotar su vejiga a altas horas de la madrugada sobre las inocentes azaleas que nuestro jefe de base cultivaba frente a su despacho. Finalmente el tercer grupo sensiblemente minoritario dado que yo era su único integrante, con incidencia social nula y que “vivía en la base”, término ambiguo que involucraba tanto a los que salíamos poco y nada, como a los depredadores nocturnos del segundo grupo. Pero era en el primero donde el Mayor Onanio Bochón cifraba sus esperanzas. Profundamente convencido en mantener la pureza ancestral de Durazno, Onanio, racialmente ciento por ciento santabernardino, se había erigido en guía y tutor de los que él consideraba los “sementales del Yí”, y únicos dignos de ser iniciados en el secreto del método.

Esta política racial – sin connotaciones políticas de clase alguna – era compartida, aunque no reconocida, por los otros jefes de división, también del terruño, que favorecían a los “saca clavos” y le hacían la vida difícil al resto.

Mi vida transcurría ajena, por lo menos como protagonista, a todo evento social y disfrutaba de largas caminatas por el predio de la base vagando, entre otros lugares, por el sereno camino que atravesaba la chacra. Una tarde invernal regresando de uno de esos paseos me detuve frente a la conejera donde el sargento Goycochea, encargado absoluto de las tareas agrícolas, observaba atentamente a los animales. Era Goycochea el arquetipo de los viejos sargentos duraznenses, chacarero con escuadras de tez curtida, pelo blanco e inusuales ojos azules. Por su edad podía haber sido mi padre. Cierta confianza nacida de los diarios encuentros, había nacido entre nosotros por lo que me detuve unos momentos. Según me explicó intentaba mejorar la raza conejil separando los machos más apropiados buscando un equilibrio entre el tamaño, disminución de grasa y aumento de carne. Asimismo buscaba no perder la calidad de los padrillos, es decir, tener sustitutos cuando estos dejaran de serlo por vejez o muerte. Goychochea me habilitó para una broma respetuosa sobre el tema por lo que manteniendo una seriedad aparente le dije:

-“No pensó en consultar al Mayor Bochón…de pronto le da alguna idea.

En el mismo tono, campechano y respetuoso me contestó:

-“Mi alférez, no crea en todo lo que le digan…ni aún en lo que vea. Mire aquí” y me señaló una pareja de conejos muy juntos a los que rodeaban multitud de conejitos. Separado por medio metro, otro conejo solitario mordisqueaba una zanahoria.

-"¿Quién diría que es el padre?"
La pregunta parecía sencilla. Estaba a la vista.
-"Este" le dije señalando al gordo y somnoliento conejo rodeado de la coneja y su prole.
-"Pues no …. Mire mi Alférez…. Es ese otro… el Pata e´Bolsa que le dicen" y tomando por las orejas al que mordisqueaba la zanahoria me señaló una serie de características genéticas que no me dejaron dudas sobre lo que decía.
Cuando nos despedimos creí percibir un brillo maliciosamente divertido en sus ojos y me alejé repitiendo lo que oía por primera vez: "el Pata e´Bolsa, mi Alférez el Pata e´Bolsa…."

Poco después olvidaba el encuentro con Goycochea, el que, sin embargo, pese a lo breve, me había dejado una enseñanza que sólo apreciaría con el correr del tiempo.

Aquella semana fue desastrosa para los rebeldes. En principio "el Muñequen Pis", mote que le habían puesto al desconocido irrigador nocturno de las azaleas del Jefe de Base, había sido descubierto en plena tarea mingitoria y "sucuchado" por diez días en su cuarto. Clemenza, que con los años sería un brillante Ingeniero Aeronáutico había sido detenido por la Policía disfrazado de Superman con una capa de nylon rojo proveniente de una propaganda política y totalmente beodo. El duro Rocamora, que ya era Instructor y oficiaba como líder de los nuevos iconoclastas, casi había destruido el náutico en el colmo de una francachela de pura caña blanca.

El aterrizaje de un T-6 al regreso de un vuelo de entrenamiento con la panza verde de clorofila, con restos de ramas en el tubo pitot y según un observador interesado, con restos de un nido de cotorras entre el capot y los cilindros, aumentó sensiblemente la ya caldeada atmósfera.

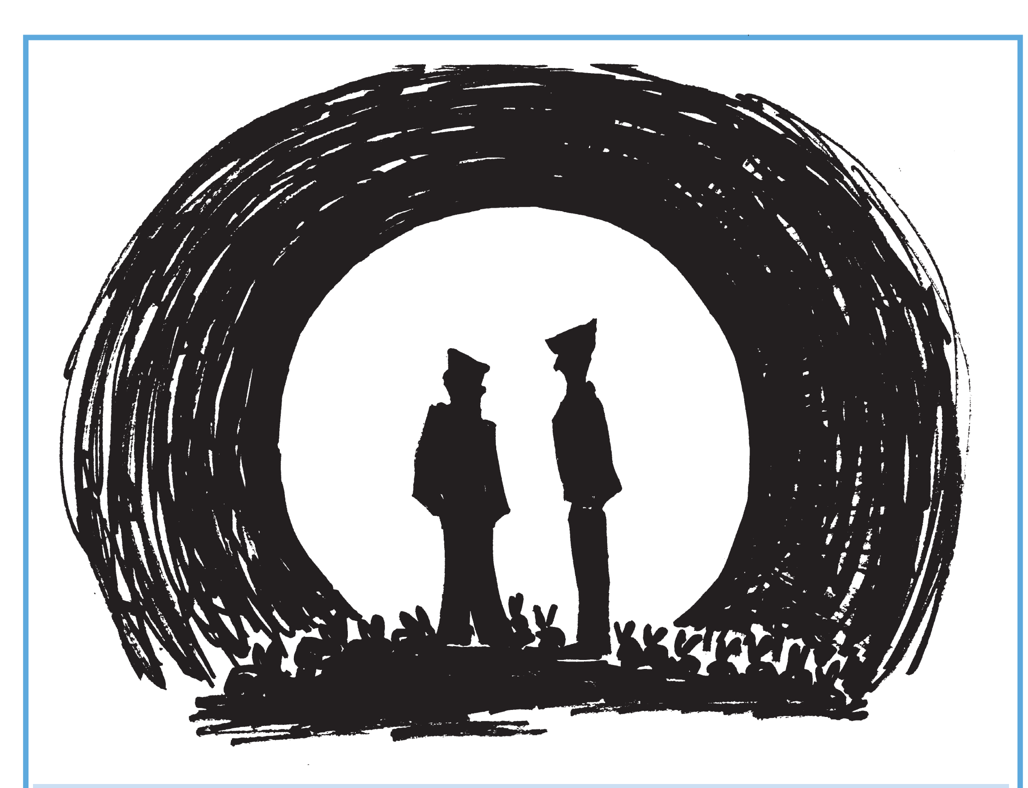
Mis camaradas fueron ejecutados por el propio Jefe de División apenas la "Hamilton Estándar" dejó de girar. Las cabezas rodaron limpiamente, golpearon en el borde de la fuga y se detuvieron al pie de los surtidores.

En tanto los cuartos se poblaban de condenados el resto de nosotros ponía barbas en remojo. La cruzada de defensa de la moral y de las buenas costumbres adquiría proporciones nunca antes vista. El campo se le había hecho orégano a Bochón con poderosas razones para su incansable prédica a favor de la abstinencia, el matrimonio y la familia. Solía vérsele administrando pureza al infeliz de turno señalando admonitoriamente con su dedo índice las ventanas de los condenados como advertencia de lo que les ocurriría de abandonarse a los excesos. Cierta vez apareció rodeado de sus hijos a los que personalmente no conocía. Sostenía a la bebé más joven en brazos en tanto el resto correteaba por los cuidados jardines. Advertí que los niños eran muy parecidos entre sí, cosa natural entre hermanos, pero que sus rasgos poco tenían que ver con el rostro abobado de su progenitor. El infatigable Lupus vigilaba a los más pequeños y poco después se alejaban en el Dodge 48 rumbo a Santa Bernardina.

En las muchas veces que hablé con Onanio, ya sea por razones de servicio o personales, jamás tocó el tema de lo que más adelante se conocería como "el método de reproducción selectiva". Es probable que mi apariencia tuviera que ver con ello. Por entonces, mi aspecto algo infantil, escasa barba o por lo menos esa gruesa pelambre que después de afeitada deja el cutis azul, no formaban parte de mi conformación externa. Mi limitada vida social y mi conducta casi monacal, no me hacían candidato a formar parte de los sementales de Bochón, por lo que, debo ser sincero nunca tuve información directa del método por parte de su creador.

Pero no defraudaré a mis lectores. Reservándome algunos detalles demasiado íntimos de los muchos que he acumulado a través de los años en la elaboración de mi tesis. El tema sexual en la comunidad militar es de muy difícil abordaje. Me recuerda el tema O. V. N. I. Cuantos pilotos a través del tiempo han visto objetos extraños en el cielo y catalogados en el mejor de los casos, como excéntricos incurables.

Por tanto me limitaré a decir lo que el Alférez Babela, Delfín de Bochón, número uno de sementales del Yí, me confió una tarde al borde de la piscina. Babela merecía sobradamente la distinción con que Oniano Bochón lo había ungido. El "mistifico Babela", como era conocido desde aspirante, despertaba en nosotros encontradas opiniones. Personalmente no le tenía mucha simpatía y creo que el sentimiento era recíproco. ¿Porqué Babela me tomó por confidente aquella tarde?. No lo sé, acaso fuera el hecho de que Bochón le confiara su método y una necesidad irresistible de aliviar su desmesurado ego lo llevó a la confidencia. Comenzó por decirme que había fecha de casamiento con la hija de una conocida familia duraznense propietaria de tierras y estancias. En el festejo que sus futuros suegros brindaron a sus amistades para oficializar el compromiso no faltaron los tres jefes de división, bue-



"...y me señaló una pareja de conejos muy juntos a los que rodeaban multitud de conejitos.
Interpretación gráfica: Piloto-Instructor Paracaidista Carlos Colman Amaro.

nos amigos de los dueños de casa. Huelga decir que ninguno de sus compañeros de tanda sabíamos de esto. Después del brindis con champagne, del que Babela apenas mojó sus labios, ratificando en público otra de sus virtudes, Bochón se le acercó y le entregó el secreto sacramental. Al parecer la ingesta masiva de té de "ruda macho" a razón de un litro diario, una semana antes del procedimiento sería cuestión fundamental. La infusión activaría las glándulas de secreción interna provocando un sensible aumento de la testosterona y la formación de espermatozoides que Bochón denominaba –quiero creer que humorísticamente- doble pechuga. Pero –cuidado- advertía Onanio, asegurase que la planta fuera efectivamente "ruda macho", perteneciente a la familia de las rutáceas (Ruta Graveoleus) de flores amarillas, frutos capsulares, color verde claro y de un penetrante y desagradable olor.

Seguían catorce puntos más que Babela fue analizando para mi comprensión, detallada y minuciosamente. A favor del "mistificio" debo decir que parecía convencido de lo que decía y que poner en práctica el método estaba dentro de sus planes inmediatos. Babela efectivamente se casó dos meses después y del matrimonio nacería un varón, Adrián, que fue la alegría de los Babela y el orgullo de Bochón. Ambos comentarían casi sin inhibiciones las bondades del método. Recuerdo el bautismo de Adrián Babela rodeado de familiares y amigos y la presencia de los tres Jefes de división que, semejantes a los Tres Reyes Magos, uno de ellos efectivamente casi negro, se encargarían de velar por el futuro de Babelita y también de su padre.

Pero no nos adelantemos, estábamos en la piscina frente a esta larga exposición reproductiva de mi camarada que reconozco dejó una sombra de duda en mi natural escepticismo sobre el tema. Para lectores entusiastas recomiendo la lectura del libro Jean Claude "Le Métode du Réproduction Séléctiv" que prioriza la visión científica sobre la puramente mitológica y me libera de explicaciones técnicas referidas a un área especialmente sensible del cuerpo humano.

Terminaba nuestro primer año en la Base II. Obtuve para mi sorpresa la habilitación instrumental y fui destinado a mantenimiento y ratificado en mi destino poco tiempo después. Babela había sido propuesto como Instructor y le augurábamos un destino brillante en algún grupo de transporte. Sorpresivamente Rocamora, inveterado destructor del náutico, se casó con otra duraznense y fue rehabilitado parcialmente ya que los esfuerzos de Bochón para que abandonara la afición por la caña blanca resultaron inútiles.

Durante el transcurso del tiempo fui adquiriendo derechos que solo se otorgaban –pese a mi juventud y grado- a los que pasaban a tener destino en Durazno. Se flexibilizaron las relaciones con los tres "Reyes Magos" y pronto comencé a cumplir misiones tanto sanitarias como aquellas específicas del área de mantenimiento. En mi tercer año se me confiaron misiones S-24 que eran entonces las relativas a vuelos de prueba después que una aeronave "salía" de una inspección o aquellas de "ablande" cuando se instalaba un motor "puesto a cero" y que requería veinticinco horas antes de entregarse a la División Operaciones.



"...con la panza verde de clorofila, restos de ramas en el tubo pitot y..."
Interpretación gráfica: Piloto-Instructor Paracaidista Carlos Colman Amaro.

Fue durante uno de estos vuelos que realicé el descubrimiento que hoy, a las puertas de mis sesenta años, confío a la comprensión piadosa de mis camaradas de arma.

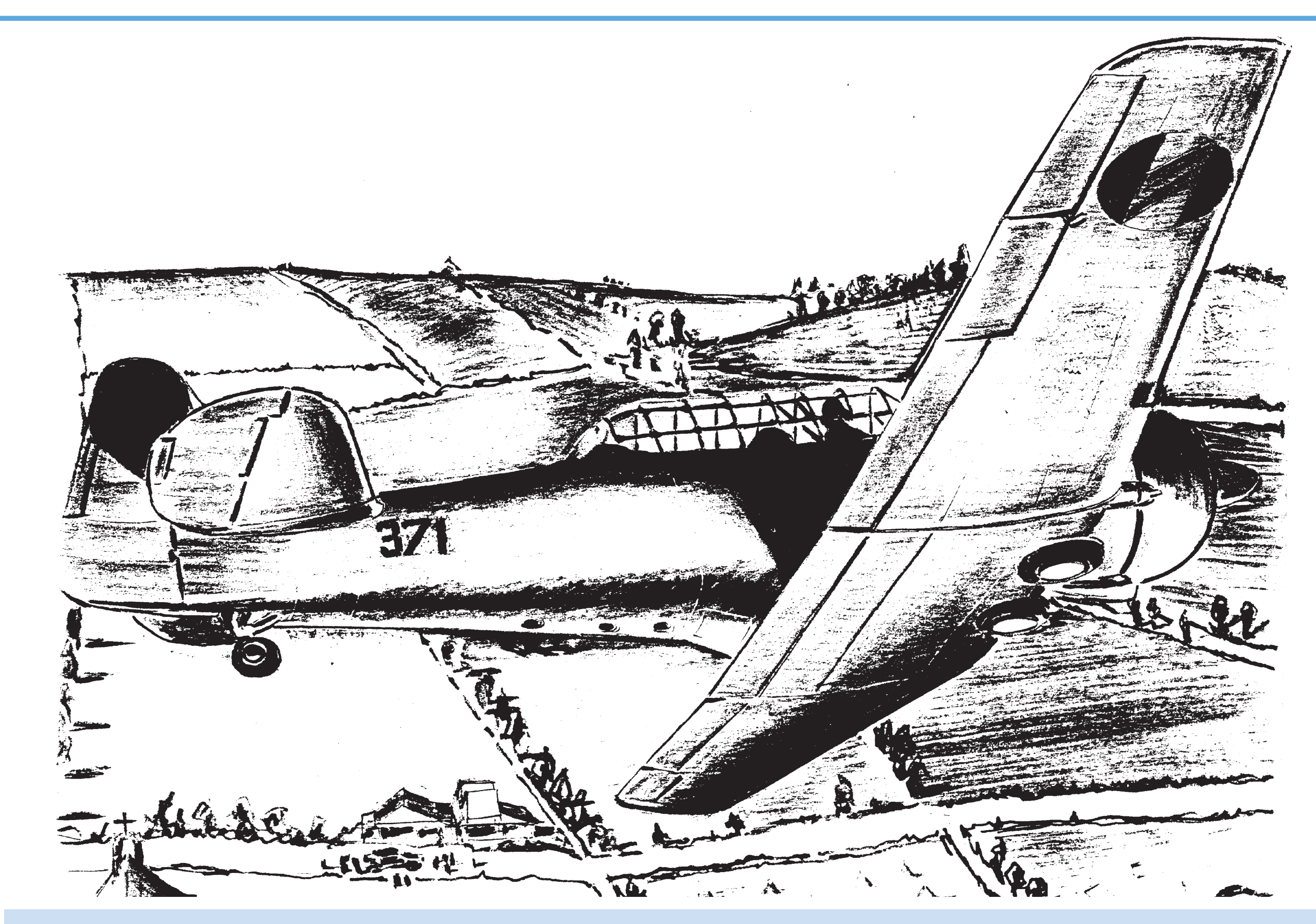
Ocurrió en verano. Al 371 le habíamos instalado un "Pratt and Whithney" y después de las pruebas en tierra comenzaron sus largas veinticinco horas de vuelo de las que yo era el piloto responsable. Si bien las primeras horas requerían una atención mayor controlando temperaturas y presiones, a medida que el motor respondía dentro de los límites esperados, el vuelo se tornaba monótono, que no es lo mismo que decir aburrido.

Desde mi cabina abierta, generalmente en las últimas horas de la tarde para evitar el agobiante sol duraznense, me transformaba en el atalaya del castillo donde nada de lo que allí ocurría escapaba a mi atenta vigilancia.

La lentitud del Yí competía con la del verano y yo disfrutaba sobrevolando sus puentes, la blanca playita, los arbolados caminos circundantes, las pequeñas lagunas. Cada tanto controlaba temperaturas y presiones, cambiaba de tanques, ajustaba R. P. M., vigilaba por salpicaduras en el plexiglass y limpiaba regularmente el motor con un controlado aumento de potencia, volviendo luego al plácido vuelo y al acompasado ronroneo del motor.

A menudo pasaba largos minutos sobre el aeródromo entretenido con las actividades de sus habitantes, pequeños como hormigas. La piscina esmeralda y vacía en horas de trabajo, la guardia de prevención, las labores en la chacra, el tractor recogiendo el "Martín Milo", la licencia formada y a punto de salir.

Ocurría lo mismo con Santa Bernardina cuya actividad humana, al menos desde el aire, parecía no existir. No fue difícil entonces advertir el viejo Dodge de Bochón saliendo de su casa ubicada a una cuadra de la pequeña Iglesia del pueblo rumbo a la base. Puse la punta de mi ala izquierda sobre el móvil y en tanto viraba lo seguí hasta que llegó a la puerta de entrada, siguió por la cuidada avenida de palmeras y se detuvo en operaciones. Divisé claramente al oficial de servicio acompañando a Bochón al Cessna U-17 A en el que se iría a Montevideo. Lupus, rodeado por los niños, lo



No fué difícil entonces advertir el viejo "Dodge" de Bochón saliendo de su casa...
Interpretación gráfica: Piloto-Instructor Paracaidista Carlos Colman Amaro.

saludaba.

Escuché sus comunicaciones de radio, lo vi decolar y luego virar hacia el Sur. el añoso Dodge ya salía por la guardia. Volví a seguirlo en su camino de regreso sin proponérmelo. El auto se detuvo en la casita de Onanio, bajaron los niños junto a Lupus y luego entraron.

El sol se ocultaba. El “Texan” roncaba sobre Santa Bernardina con las alas doradas por el poniente. El Yí se oscurecía y se encendían las primeras luces de mercurio.

Cuando solicité autorización para aterrizar ni el Dodge ni Lupus se habían movido.

Dispuse que el 371 estuviera pronto a primera hora del día siguiente para continuar con el “ablande” y muy temprano, apenas orillando el sol por el Este, estaba virando, ahora en círculos que poco a poco se iluminaba con el amanecer. Dos horas después sentí la comunicación de Onanio anunciando que estaba en Terminal Parallada y daba su estima de llegada. Abajo se abrió la puerta y salió Lupus, disfrutó un último mate mientras estiraba las piernas, se subió al Dodge, entró a la base y se detuvo en operaciones casi al mismo tiempo que Onanio rozaba con sus ruedas la ancha pista 09-27, para entonces todavía de pasto.

Fue un verano inolvidable. En Febrero, directamente de Francia, llegó Jean Claude Bouchoun, articulista de un diario de provincias, que enterado por Onanio del éxito de su método preparaba un libro. El francés y Onanio pasaban largas horas en su despacho e incluso entrevistaron a muchos de nosotros. Babela tenía dos capítulos completos –según él mismo comentó- uno de los cuales refería al pequeño Adrián. Como Bochón oficiaba de intérprete de su pariente, Jean Claude nunca estaba solo y nadie se atrevió a argumentar en contra del método. Mi propia cobardía –que hoy confieso- me hizo no solamente ser cauto en mis declaraciones sino hasta elogioso y alejé de mi mente y de mi lengua lo que el viejo 371 y yo sabíamos.

Las chicharras cantaban en los árboles y en la playa lo hacía Leonardo Favio cuyo exitoso tema “Fuiste mía un verano” se esparcía con voz metálica por las riberas del río.

Decidí abandonar mi investigación sobre el método y transformarla en crónica de época, cosa que efectivamente hice y nunca -hasta hoy- me decidía publicar.

Los sucesivos vuelos S-24 me habían dado pruebas más que suficientes para hacerlo.

Y por si eso no alcanzara…

En Marzo todavía en verano pero ya con la base en plena actividad, Jean Claude abandonó Durazno para volver a Francia. Ese lunes el C-47 que había traído a la oficialidad con licencia desde Montevideo, dentro de los cuales me incluía, se preparaba a partir.

El viejo Dodge 48 cargado hasta los topes llegó casi hasta la escalerilla del Douglas y

descendieron todos los Bochón, incluyendo a Jean Claude que traía en brazos a Onanio X del que había sido nombrado padrino.
También lo hizo Lupus.

Enfrentado al grupo familiar casi a bocajarro no tuve más remedio que saludar a todos con una efusividad acorde a las circunstancias. A medida que besaba, uno por uno, a los “Bochoncitos” comprobaba lo que siempre me había intrigado, el parecido entre los hermanos y no con su padre.

Me inclinaba sobre Onanio X en brazos de Jean Claude cuando la verdad, como un relámpago me iluminó sorpresivamente. En tanto apoyaba mis labios sobre la delicada mejilla depositando un beso, mis ojos se detuvieron en el diminuto botón de la orejita. Nunca olvidaré la conformación morfológica de ese pabellón auditivo externo repetido en cada uno de los hermanos. Pero…donde más? Levanté los ojos. Lupus llevaba las valijas de Jean Claude al avión. Y allí estaba. La pieza que faltaba. Colgando como un cariel, y para mi tan brillante como si fuera de plata, el desarrollado lóbulo del cabo Aniceto Lupus cerraba el círculo de tiza caucasiano.

Han pasado más de tres décadas de los acontecimientos narrados. Poco más puedo agregar a esta crónica pueblerina que me tocó vivir cuando tenía veinte años. Babela defraudó a Bochón y a los tres Reyes Magos. Después de algunos años como instructor pasó a volar transporte, más tarde fue excomulgado al irse a Pluna y finalmente borrado de la conciencia colectiva al irse a España a volar en Iberia.

Onanio Bochón abandonó a su familia y se fue a Nepal refugiándose en un templo tibetano y Jean Claude falleció hace algunos años en Toulouse, Francia, por lo que poco puede afectarles la publicación de estas memorias.

Cuando mi hija cumplió dieciocho años mi regalo fue un viaje a Europa. Terminando el fatigante periplo esperábamos en el aeropuerto de Barajas el momento de embarcarnos de regreso. Una tripulación española venía hacia nosotros por el amplio espacio central. El comandante de gruesa complexión y de barba, era flanqueado por su segundo de abordo. Lo seguían las azafatas llevando con gracia sus valijas con ruedas.

Nos reconocimos al mismo tiempo. Era Babela.

Más que fuerte el abrazo que nos dimos fue sincero.

Se sentó con nosotros. Había perdido por completo el acento uruguayo. Hablamos de pistas de pasto, del “Delta-Oscar” del tetraedro, del Yí, del Bar Plaza, de la piscina. Y me acordé de Adrián.

-¿Y Adrián como está?…Debe estar hecho un hombre… Quedó cortado. Metió la mano en su casaquilla de Iberia, abrió la billetera y me extendió una foto.

-Adriana…dirás mejor… Convertido en piedra tomé con dedos helados la foto donde una hermosa mujer me sonreía distante.

-…Pero no te cohibas –me dijo afectuoso- Te acordás de la “Ruta Graveleus”?

-De la “Ruda Macho”… Como olvidarme…

-Bueno, eso… ahí estuvo el error…corté una variedad muy parecida la “Hibrydus Ruta Graveleus Lesbium”….Y me tomé diez litros…Que tiene propiedades… Bueno…Ahí está…Pero ahora está contenta…Se operó en Suecia hace años y está casada con un ingeniero.

Por suerte la tripulación lo reclamaba. Se alejó con paso vacilante. Afuera lo esperaba el gigantesco 747. Decirle lo que había callado todos estos años me pareció una crueldad innecesaria. Y lo dejé ir. Por lo menos Babela seguía creyendo en algo, como cuando tenía veinte años, en las maravillosas propiedades de un humilde yuyo que crecía cerca de una pista de pasto: la “Ruta Graveleus”, de flores amarillas, frutos capsulares, color verde claro y de un penetrante y desagradable olor.

Bibliografía:

“Le metode du reproduction selectiv”. Jean Claude Bouchoun. Editorial Gallimard. París 1972

“La destrucción del náutico”. Cnel. (Av.) Durio Rocamora “Cuadernos de ayuda”. Biblioteca de A. A. Montevideo 1990

“Selección de padrillos en el conejo de campo”. Eufemio Goycochea. Editorial Yí (Brigada Aérea II). Durazno 1969

“La Ruta Gravelus” (Incidencia en la glándulas de secreción interna). Ricardo Balela. Editorial Vergara.
Madrid 1984.

“Introducción a la sexualidad en los castillos medievales”. Sigmund Freud. Editorial Big-Ben. Londres 1939.



Hablamos de pistas de pasto, del "Delta-Oscar", del Tetraedro, del Yí...
Interpretación gráfica: Piloto-Instructor Paracaidista Carlos Colman Amaro.

Sucesos destacables



Visita del Señor Director del Servicio Aéreo Nacional de Panamá.

El día 11 de mayo del corriente año Nuestra Escuela recibió la visita del Señor Director General del Servicio Aéreo Nacional de la República de Panamá, que se encontraba en nuestro país participando de la Cuadragésima Primer CONJEFAMER. Dicha autoridad arribó al Instituto aproximadamente a las 10:00 horas, se le recibió con un desfile terrestre por parte de la Compañía de Desfile del Cuerpo de Alumnos.
Luego, la autoridad panameña recorrió las instalaciones del Instituto acompañado por el Señor Director de la Escuela Militar de Aeronáutica y señores oficiales, comprobando el mismo el estado de conservación de la infraestructura de los Cursos y prestando especial atención al alojamiento del Cadete de nacionalidad panameña integrante del Cuerpo de Alumnos de la Escuela.
Posteriormente, recorrió el área de Operaciones donde se desarrollan las tareas relacionadas especialmente a la formación profesional de los alumnos.



Visita de la Comisión de Defensa de la Cámara de Representantes.

El 21 de Agosto se llevó a cabo la visita de la Comisión de Defensa del Parlamento Nacional. Dicha Comisión fue recibida y acompañada por las autoridades de nuestra Escuela durante su visita en la Unidad.
Los señores Diputados pudieron apreciar la actividad cotidiana del Cuerpo de Alumnos; las condiciones, estado y funcionamiento del Instituto y el desarrollo del Plan de Estudios tendiente a orientar a los Cadetes hacia la actividad a desempeñar dentro de la Fuerza Aérea, misión fundamental de la Escuela Militar de Aeronáutica.
Los integrantes de la Comisión tuvieron la oportunidad además de intercambiar opiniones con los Caballeros Cadetes de Tercer Año, quienes plantearon sus interrogantes y además respondieron las de los integrantes de la Comisión surgidas en la visita.
Finalizando la visita los Diputados se interesaron por las características y funcionamiento de las aeronaves utilizados para la formación de los futuros aviadores aquí instruidos.

Condecoración al Cnel. (Rva.) (R) Don Walter Miños.



El día 19 de Julio de 2001 de este año, a la hora 12:00 en el Casino de Señores Oficiales del Comando General de la Fuerza Aérea, se llevó a cabo una ceremonia muy especial y de gran importancia para los que formamos parte de nuestra Fuerza Aérea.
El Coronel (Rva.) (R) Don Walter Miños, fue condecorado con la Medalla al "Mérito Aeronáutico" en categoría de Oficial y Diploma correspondiente, debido a su brillante y relevante actuación en forma ininterrumpida durante 62 años al servicio de la Patria, destacando el hecho de ser el creador de la Banda de Músicos de la Fuerza Aérea y con un nivel técnico y profesional único, en su creatividad, capacidad de organización y dotes de mando, que le valieron la jerarquía de Oficial Superior.

Visita del Señor Ministro de Defensa Nacional.



El día 6 de Junio el Señor Ministro de Defensa Nacional Sr. Luis Brezzo visitó nuestro Instituto. El señor Ministro fue recibido por una formación integrada por el Cuerpo de Alumnos y el Personal Subalterno de la Escuela.

Luego del desfile en honor a las autoridades presentes, las mismas recorrieron las instalaciones donde pudieron comprobar el funcionamiento y mantenimiento de las mismas y de los equipos utilizados en la instrucción académica de los alumnos para adquirir los conocimientos necesarios para desempeñarse como Oficiales de la Fuerza Aérea Uruguaya.

El Señor Brezzo pudo apreciar además el material de vuelo recientemente adquirido para la formación profesional de los Cadetes.

Visita del Señor Comandante en Jefe.



El día 23 de Agosto con la presencia de la totalidad de los integrantes del Instituto, Personal Superior, Alumnos y Personal Subalterno se rindieron honores al Señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya Teniente General (Av.) José P. Malaquín quien recorrió nuestra Escuela en visita Oficial.

El Señor Comandante en Jefe fue siguiendo la actividad normal desarrollada dentro de la Escuela, visitando las aulas, salas de conferencias, sala de computación, biblioteca y demás áreas dedicadas a la instrucción académica de los alumnos; llegando a la zona de Operaciones realizó un vuelo con un Caballero Cadete de Tercer Año quien demostró al Señor Comandante en Jefe el grado de instrucción y profesionalismo adquiridos.



Finalmente concluyendo la visita se realizó un almuerzo de camadería donde el Teniente General con breves palabras recordó sus años como Cadete en la Escuela.

Antes de retirarse por intermedio de un integrante del Cuerpo de Alumnos se le entregó un recuerdo de su visita .

Historias de la tronera



Todo aquel que haya pasado por aquí sabrá que las mejores historias y los relatos más increíbles ya sean verdaderos o no, se pueden escuchar a lo largo de una guardia de domingo, más conocida como "dominguera".

Este artículo trata de resumir en palabras algunas de las más famosas y recordadas que han pasado de boca en boca hasta la actualidad, desde el legendario Número (Centinela), que durante una de las más inhóspitas noches de invierno se metió dentro de una ambulancia que se encontraba en el rondín seis para refugiarse del frío, se quedó dormido dentro de ella y se despertó para su sorpresa en la sala de emergencias del Hospital Central de las Fuerzas Armadas irónicamente apropiada para su posible paro cardíaco ante esa situación; similar sin duda al del chofer del ómnibus que pasa por la E.M.A., resulta difícil imaginar las reacciones del chofer si una noche se sube un tipo vestido de camuflado con un gran fusil y rostro amenazante gritando lléveme urgente a tal lado. O aquel cuento del Sargento de Guardia que vendía chorizos al pan por la ventana del Recinto de Guardia transformándolo en un carrito de chorizos. O el Número que afirmó a sus compañeros luego de venir del rondín que corresponde a la zona del hangar haber tenido un encuentro cercano con extraterrestres, o conversaciones con el monumento al Cap. Boiso Lanza situado en frente a Operaciones. En fin, mitos, mentiras o leyendas que nunca se sabrá de donde provienen.

Entre estas aventuras de la guardia también debemos recordar al legendario Tronera (centinela encargado de la vigilancia del portón principal) que se quedo dormido y se cayó para el otro lado del portón quedando tendido en el piso, desorbitado, cortándole el sueño ilegal de los números en descanso desparramados por allí.

Ahora que quede bien claro y sin lugar a dudas que no hay personaje más galán, triunfador y exitoso que el Número en descanso. Incapaz de perder ante cualquier situación, conocedor de todos los boliches bailables del mundo, capaz de haber salido con más de mil mujeres a lo largo de una noche y de tomar más de cinco botellas de whisky de un solo trago, ser un fenómeno en cualquier deporte del cual se hable, y además de todo esto, ser un "sex-simbol". Pone de manifiesto en cada palabra la "cancha que tiene" y que ya lo hace nombrarse Cadetazo, contando sus diferentes y asombrosas historias a subalternos y superiores. Acostumbrado a lidiar con situaciones adversas, fuma su tabaco y sonríe, al tiempo que le dice al Tronera: -"¡oiga!, no se ponga triste Patrón, a todos nos ha tocado, ahora es tiempo de que heche raíces".

Cad.1° Diego Leal



"Día de los Mártires de la Aviación Militar"

Alocución realizada por el Sr. Cnel. (Av.) Dn. Agustín J. Renaud el día viernes 10 de agosto de 2001.

Corría el año mil novecientos dieciocho, eran tiempos de la gran guerra, en la límpida mañana estival del 10 de agosto, en la Escuela de Aviación de PAU, Francia. Se aproxima para aterrizar la Escuadrilla de aviones Nieuport en perfecta formación, al mando del Capitán uruguayo Juan Manuel Boiso Lanza, pasan frente a los hangares, y se preparan para aterrizar.

Muchos pilotos observan la maniobra, el primero que debe tocar tierra es el caza que pilotea el uruguayo, al avión de Boiso Lanza se le vio "picar", con estrépito el Nieuport golpea la tierra aquello tuvo la duración de un pestañeo, una nube de polvo y luego el silencio – moría en Francia el oriental intrépido y valiente-.

Así escribe el hecho en su libro "Capitán Juan Manuel Boiso Lanza Comandante de la Escuadrilla del Silencio", el historiador y Piloto Civil Juan Carlos Pedemonte, editado en 1956.

Dotado de una singular personalidad, Boiso Lanza se había ganado el respeto de toda la sociedad, ella le admiraba, le escuchaba, por su figura apuesta y popular y sintió su injusta pérdida, a nivel nacional y más allá de las fronteras.

Habiéndosele rendido honores militares en su sepelio, y declarado muerto por Francia, él fue el primer mártir de la incipiente Arma Aérea.

La Aviación Militar nació fruto de un grupo de hombres audaces y visionarios, impulsados por un afán de superación poco común, idealistas de lo que hoy es una realidad palpable, que se proyecta hacia el futuro.

En la evocación sublime que hoy hacemos de la figura del ilustre precursor de la Aviación Nacional y primer Director de la Escuela Militar de Aviación, vemos el espíritu de abnegación y el sacrificio de aquellos cuyos nombres han quedado para siempre grabados en las gestas heroicas de nuestra historia aeronáutica.

La aviación siempre estará ligada a ese espíritu romántico y novelesco que le dieron vigor en sus comienzos. Audacia, personalidad y atrevimiento eran más que una característica, hoy somos parte de una especialidad esencialmente técnica y cambiante acorde al mundo tecnológico en que vivimos y al desarrollo del conocimiento humano.

Pero nuestro espíritu de sacrificio es el mismo, nuestro compromiso con la Patria sigue igual, y es a través del recuerdo y del homenaje a quienes, muchos de ellos muy jóvenes ofrendaron sus vidas en pos de un ideal, que mantenemos esta firme vocación de Aviadores, todo lo espiritual de esta profesión que amamos y que hemos sabido sobreponer a la impotencia, la desazón y la amargura de vivir el dolor cuando la desgracia nos toca de cerca.

Padres, hermanos, esposas, hijos, amigos de quienes dieron su vida en el cumplimiento del deber, reflexionemos para que lo más sublime de nuestro espíritu sirva de fuente inagotable de bondad y enseñanzas, para que la memoria de los seres queridos sustenten el porvenir de las alas de la Patria y para que nuestro cielo siga siendo siempre libre.

Camaradas, amigos integrantes de la Escuadrilla del Silencio, viven por siempre en nuestro recuerdo, vuestro sacrificio honra la Fuerza Aérea, asumamos hoy nuestro compromiso con las generaciones venideras, trabajando en silencio, sin pausas, siendo cada día más profesionales en el cumplimiento de nuestra misión, asegurando el ineludible compromiso de respetar nuestras tradiciones, honrando a la Institución a la que pertenecemos para que la Aviación, siga siendo como hasta hoy "La vanguardia de la Patria".

“190 años después...”

Enfoque de un hecho histórico desde un punto de vista diferente para proyectarlo a los tiempos que corren como hilo conductor de un sentimiento que nos vincula a todos lo orientales.



Como es de saberse, el 18 de Mayo próximo pasado, se celebraron los 190 años del heroico triunfo artiguista frente a las fuerzas españolas. Marcando de esta manera lo que sería el comienzo de la revolución dentro de estas tierras. Dicha contienda tuvo lugar en Las Piedras, ciudad que guarda hasta estos días los más preciados restos, que fueron testigo de la gallardía de hombres, dirigidos por un prócer, que nació para gloria de la Patria. A continuación, se presentan datos que nos ubican históricamente en este paraje, mostrándonos como a lo largo de estos años ha evolucionado el significado de esta gran batalla, mezcla de heroísmo e inteligencia, que nos dejó como resultado, los primeros pasos hacia la Libertad.

Su escenario como situación geográfica...

Ya ubicados en el año 1811, es importante tener en cuenta como era Las Piedras, y que tipo de transporte se debía utilizar en aquel entonces, para trasladarce de un sitio a otro. Hay que tener presentes los cursos de agua, las alturas de las lomas y colinas existentes, lugares que en la actualidad los pasamos sin darnos cuenta, como resultado de la construcción de puentes y calzadas.

Por un lado, la Cuchilla Grande, una de sus derivadas, la Cuchilla Pereyra, que son divisorias de aguas, es decir que desde ahí nacen cursos de agua que corren en diversas direcciones, los Arroyos: Las Piedras, El Colorado, Toledo, Canelón Chico, del Gigante y el Miguelete. En aquella época con un campo bastante despoblado, sin puentes o calzadas en arroyos y con un tiempo sumamente lluvioso, trasladar tropas era muy dificultoso, no olvidemos que los cañones montados en cureñas con ruedas de madera, eran tirados por caballos y por los propios soldados, tarea ardua y sumamente agotadora. En términos estratégicos, era importante conocer los puntos altos del terreno, para tener desde allí, una posición favorable frente al enemigo.

De esta forma Artigas y Posadas, tenían sus

campamentos en las zonas más altas de la zona, (75 metros sobre el nivel del mar); es de tal forma que esta batalla se dirimió con el mejor conocimiento del suelo por los artiguistas y en las mejores posiciones que fueron tomando a lo largo de la batalla.

Desarrollo de la batalla...

El 18 amaneció sereno, el día anterior había llovido copiosamente lo que había dificultado el movimiento de las tropas y su artillería, ese día, los patriotas habían hecho un alto en Canelón Chico. Artigas se encontraba ubicado a unas pocas leguas de donde hoy se encuentra el Obelisco dedicado al triunfo; Posadas se encontraba ubicado donde hoy se levanta el Mástil (actual Av. Artigas y Rep. Argentina). Artigas había escuchado desde muy temprano diversos movimientos realizados por las tropas enemigas, lo que lo hacía ponerse en alerta.En sus tropas se encontraban efectivos que habían sido reunidos en la campaña por su hermano Manuel Artigas, estos conformaban un número de 304 integrantes de los cuales Artigas agregó 54 a la infantería, que formaban la compañía de Don Faustino Tenceda y con los 96 blandegues indicados componen el número de 150 de caballería agregados a la infantería, resultando el total de 400 infantes y 600 caballos, incluso el cuerpo de reserva. Se dividió la caballería en tres trozos, destinada una columna de 148 hombres al mando del Capitán Don Antonio Pérez a cubrir la derecha y otra con el mismo número a cargo de Don Juan León , a cubrir la izquierda quedando para cuerpo de reserva las compañías a cargo de Don Tomás García de Zúñiga. La compañía de Don Manuel Artigas había sido destinada para cortar la retirada del enemigo. Al trabarse fuego con los patriotas, y el sucesivo avance español, Artigas ordenó al Capitán Don Antonio Pérez, que con la caballería que tenía a su cargo se ubicara fuera del alcance de la artillería enemiga con el fín de llamarles la atención y retirándose, hacerles salir a más distancia de su campo.

La victoria se hacía muy difícil, eran superiores en artillería, y en el calibre de las piezas que la conformaban, también en el número de efectivos aunque la diferencia no era muy grande. La batalla comenzó a las 11 horas, en donde el temor, la sangrienta lucha cuerpo a cuerpo, el incesante fuego de artillería,el dolor de los heridos, y el deseo de una Patria libre, se adueñaron del campo de batalla. Las columnas de caballería de los flancos cayeron sobre ellos cortándoles la retirada; de esta operación resultó que los españoles quedaron encerrados en un círculo bastante estrecho, provocando que la contienda se tornara más vivaz. A este paso, y después de una rigurosa resistencia , los españoles se rindieron, quedando el campo y la victoria para los orientales. Las familias que en ese mometno vivían a los alrededores, mucho antes y durante la batalla, se alejaron temerosas producto del rugir de los cañones, con el humo que a los lejos se podía apreciar, se describía facilmente la agresividad de la batalla.

En base a los relatos del bisabuelo del pintor pedrense Manuel Rosé, le permitieron a éste relizar un óleo, en donde se testifica por medio de la pintura, la grandeza de los orientales en esta contienda.

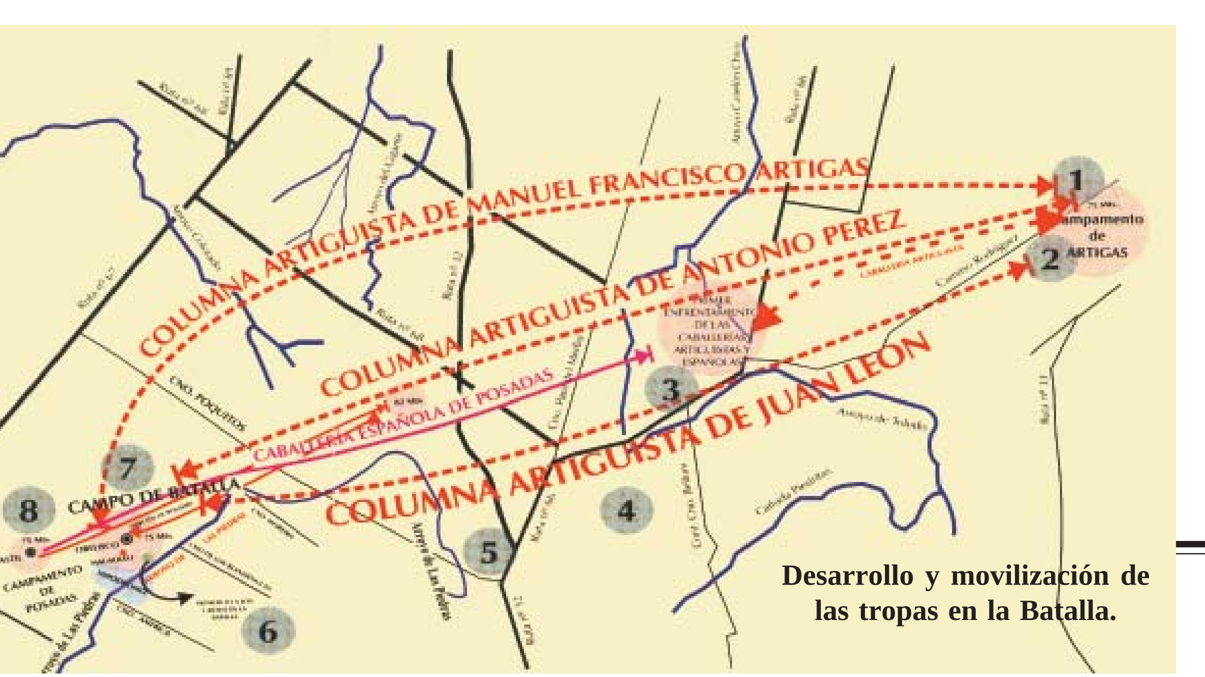
La victoria en Las Piedras tuvo una gran importancia, aún mas trascendente que la anterior victoria revolucionaria en Suipacha (frente al Alto Perú), ya que aumentó la confianza de los rioplatenses en sus fuerzas. La derrota de los españoles obligó a estos a refugiarse en los muros de Montevideo y toda la campaña quedó en manos de los patriotas entusiasmados por tan prestigioso triunfo. El prestigio de Artigas continuó creciendo y el gobierno de Buenos Aires le otorgó el grado de Coronel y dio gran difusión a las noticias de la victoria.

La celebración en el siglo XX , y en los comienzos del siglo XXI.

El festejo de La Batalla de Las Piedras, nace en mayo de 1911, con motivo de celebrarse el centenario de la misma. En realidad, el festejar este acontecimiento, se lleva a cabo gracias a la inquietud que surge en 1910, al celebrarse en la vecina orilla, los 100 años de la Revolución de Mayo. Es por esto, que el pueblo uruguayo, se ve en el compromiso de destacar este hecho histórico, resaltando la importancia de esta contienda, casi sucesivamente después, del centenario de la anteriormente nombrada revolución.

Por otro lado también, es de recordar, que para ese entonces el país salía lentamente de un conflicto que nos había marcado a todos los orientales. Hasta 1904, la Guerra Grande se había convertido en un gran acontecimiento a nivel nacional. Una vez terminada la guerra, el gobierno de Claudio Williman, posterior al de Batlle, tenía una gran responsabilidad, consolidar al pueblo uruguayo y de esta forma unir al país, como lo había estado antes de la guerra, y qué mejor motivo que festejar el centenario de la Batalla de Las Piedras, glorificando al General Artigas, quien nos identifica a todos nostros como a uno solo, más allá de la divisas. Es por eso que se da lugar a los festejos, quienes en primera instancia tomaban un carácter a nivel universitario. También en Montevideo se realizaban grandes actos sobre la Avenida 18 de Julio con la presencia de miles de personas. Se realizaban conferencias en el Ateneo, donde la curiosidad de la gente por saber de nuestra historia hacía que los lugares no fueran suficientes y muchas veces, las personas quedaban afuera, sin poder deleitarse con estas conferencias.

Mientras tanto en Las Piedras surgían cambios fantásticos debido a estos festejos, surge una avenida, la actual Av. Artigas, quien nos conduce al Obelisco, con motivo de ésta,



Desarrollo y movilización de las tropas en la Batalla.

se cambia el eje de la ciudad, anteriormente su eje era de Sur a Norte, actualmrnte de Este a Oeste, y la prueba está en lo que es la extensión de la ciudad hoy en día.
Los primeros festejos se realizaron con la presencia de casi 5000 niños de las diferentes escuelas de Montevideo. Los trenes, que eran el principal medio de transporte de la época, iban y venían constantemente, con un número de pasajeros que más tarde hicieron colmar la ciudad. Luego se siguen los festejos, aunque ya éstos a un nivel local, ya que recién en 1919, el 18 de mayo es declarado como feriado nacional, junto con el resto de las fechas patrias. En los primeros festejos se podía apreciar la ausencia de las autoridades nacionales, ya que era catalogado como un feriado laborable y con el correr de los años, el festejo sólo se celebraba en Las Piedras contando en pocas oportunidades con la presencia del Presidente de la República.
A partir de la presidencia del Gral.Arqt. Don Alfredo Baldomir se cambia el contacto del Presidente con el público, porque el 18 de mayo empezaba a tener un aspecto social muy importante, ya ubicados entre los años 1936 y 1939, el palco de autoridades era ubicado frente a la comisaría, (actual Club Solís), que a su vez estaba frente a la plaza, luego se realizaba una recepción con las autoridades, (ministros, personalidades de la época, etc.) es en este entonces, que una vez terminado el acto, el presidente Baldomir, decide dirijirse al lugar de la recepción, pero este opta por hacerlo caminando, de manera que tuvo que cruzar toda la plaza, lo que fue la conmoción de la gente de aquel entonces. Figura que tuvo mucho que ver con los primeros festejos de la batalla, fue el poeta de la Partia , Juan Zorrilla de San Martín, quien tuviera su casa de veraneo en la misma ciudad (entre la actuales calles, F. Soca y Z. De San Martín).
En nuestros días, podemos palpar como esa tradición de festejar cada 18 de mayo, se intensifica con el correr de los años.
Anualmente, el Comité Patriótico de Las Piedras – Asociación Histórica de Las Piedras "8 de Marzo de 1744", realiza un cronograma donde se ven detalladas con día y hora, las actividades a realizarse entre los días 7 y 30 de mayo (aproximadamente). Estas actividades tienen la característica de ser por lo general al aire libre y son de interés de todo el público. Bailes típicos, exposiciones artísticas, campeonatos, conferencias, y bandas musicales son algunas de las actividades que colman las tan esperadas "semanas de mayo" en la ciudad de Las Piedras. Es importante recalcar la importancia de la labor de esta Asociación, ya que por medio de ella, se llega a satisfacer las múltiples actividades con las cuales se hace un tanto especial esta temporada del año.

Creación del Mausoleo. Monumentos recordatorios.

Este monumento es designado oficialmetne como " Monumento a la Batalla de Las Piedras de 1811 y al Soldado Oriental" y se ubica en el Parque Artigas de la ciudad de Las Piedras.
Es inaugurado el 17 de mayo de 1997, en el marco del "186° Aniversario de La Batalla de Las Piedras" y el "Día del Ejército".
El 15 de Octubre de 1997, por Decreto del Poder Ejecutivo se autoriza al Ejército Nacional a trasladar los restos del Sargento Artiguista Manuel Ledesma desde el Panteón Nacional ubicado en el Cementerio Central al Monumento en el Parque Artigas de Las Piedras, hecho con el cual se transforma en Mausoleo. El reconocimiento a este soldado se efectúa mediante el traslado de los restos embanderados en una cureña perteneciente al Grupo de Artillería N°1 escoltado por una Sección del Regimiento "Blandengues de Artigas"de Caballería N°1 y motos de la Policía Militar del Ejército, culminando con una lucida ceremonia, el ingreso y posterior depósito en el Mausoleo, de la urna funeraria con los restos del Sgto. Manuel Ledesma.
Su estructura se proyecta como una construcción semisubterránea con forma de pirámide trunca revestida con granito rosado "La Paz", extraído de la vecina ciudad que lleva este nombre. El diseño corresponde a la Brigada de Ingenieros N°1 a través de los arquitectos Raúl Folco y Alfonso Angulo. La dirección de obra como la construcción de la misma fue compartida por la Intandencia Municipal de Canelones y el Ejército Nacional actuando en representación de cada Institución los Arquitectos Fernando Vázquez por la IMC y Oscar Baltar por el Ejército Nacional.

Los murales de cerámica vitrificada fueron realizados por la Escuela Nacional de Be-



Monumento del Escultor Juan Manuel Ferrari puramente dedicado al triunfo de Las Piedras, se encuentra ubicado en el lugar donde se llevó a cabo la batalla.


En una de las bibliotecas del Esc. H. Rossi Pasina, una bayoneta y una boleadora son fieles representantes de aquella época

llas Artes, bajo la dirección del Prof. Javier Alonso. El escenario de la Batalla de Las Piedras corresponde a un estudio realizado por la Asociación Histórica de Las Piedras "8 de marzo de 1744".
Dentro mismo del Mausoleo, cada mural tiene su significado y corresponde a una situación determinada de la batalla, por ejemplo el mural que muestra una imágen de la contienda, está reproducido en cerámica vitrificada (Óleo del pintor pedrense Manuel Rosé). Esta pintura fue realizada en 1925 en el Taller del propio Pintor ubicada en la actual calle Rivera N° 526 el que fue posteriormente demolido. El original de este óleo forma parte del patrimonio artístico del Palacio Legislativo.
Con respecto a las balas de cañon y las lanzas que en él se encuentran, son originales, utilizadas en la batalla. Estos elementos fueron hallados en el predio en el que se levanta esta construcción. La forma de las lanzas exhibidas obedecen a su construcción precaria con cañas de tacuara y hoja para desjarretar (corte en la pata del bovino a la altura del jarrete o corva).
Otro de los murales, en cerámica vitrificada, expresa el movimiento táctico de las fuerzas Artiguistas y Españolas en el histórico enfrentamiento. La determinación de este escenario fue el resultado de una investigación del Escribano Hebert Rossi Pasina (quién además hizo posible la realización del trabajo que a continuación se expresa), y en la parte gráfica el Agr. Gerardo Pessano, quienes tuvieron en cuenta la actual configuración de rutas y caminos y los partes de la batalla elaborados por el Gral. José Artigas y el Cap. José Posadas.
Con respecto a la espada que se encuentra en dicho mausoleo, fue concedida a Artigas, por la Junta de Buenos Aires, distinguiéndolo con el grado de Coronel, en reconocimiento al triunfo obtenido en Las Piedras. La histórica frase "Clemencia Para Los Vencidos" recuerda la nobleza de nuestro héroe, que se antepone para que se respetara la vida de los vencidos.

Con respecto al Obelisco, fue levantado en el sitio mismo donde fue la batalla, según la tradición oral de los vecinos de principio de siglo. Obra del escultor Juan Manuel Ferrari, levantado en 1911, esta puramente dedicado al triundo de Las Piedras, (75 metros sobre el nivel del mar). Vale destacar que este escultor , fue el que realizó un monumento recordatorio al cruce de los andes por parte del ejército argentino de la mano del Gral. San Martín hoy en día ubicado en la ciudad de Mendoza. También hizo la estatua del Brig.Gral. Juan Antonio Lavalleja ubicada en la ciudad de Minas.

El Mástil ; donde se ubicaba el Campamento del Cap.Posadas. Hoy , Av. Artigas y calle Rep.Argentina, según teorías, recogidas de tradiciones orales, en la esquina Sur-Este de Av.Artigas y calle José Pedro Varela, se levantaba la Capilla contigua al Cementerio donde se rindieron los últimos soldados españoles.

El 18 de mayo de 1961 se recordó a los "Orientales, Argentinos y Españoles", caídos en la Batalla de Las Piedras, en un monolito inicialmente ubicado sobre el Arroyo de Las Piedras donde finaliza la calle 19 de Abril. En 1997 se trasladó a su actual ubicación en el Parque Artigas.

Conclusión:

Nunca debemos olvidar los hechos del pasado, que a lo largo de los años, han marcado nuestra historia,como hombres y como orientales. Historia que nos dignifica, que nos hace llenar de orgullo cada vez que miramos al pasado y nos encontramos con una figura tan paternal como la de Artigas. Una historia tan rica de glorias, de momentos decisivos para nuestro destino,y porque no, de tragos amargos por los cuales a veces la derrota nos hizo vivir. La Batalla de Las Piedras no solamente identifica a un pueblo que vivió uno de los acontecimientos más relevantes de nuestra historia, sino que vivifica el espíritu de toda una nación, que luchó siempre por su libertad. Libertad que hoy, todos gozamos.

Agradecimientos:

La realización del presente trabajo no hubiese sido posible sin la importante colaboración del Esc.Heber Rossi Pasina, Ex - Presidente del Comité Patriótico de Las Piedras y actual integrante del mismo, ya que gran parte del contenido del presente artículo contiene datos de materiales aportados por él mismo, y de relatos invalorables que muy amablemente compartió conmigo para poder presentar dicho artículo. Desde ya mi agradecimiento.

Cad. 1° Líber Bentancur


El Cad. 1º Liber Bentancur acompañado por el Escribano Heber Rossi Pasina.

"El vuelo solo"

Hace tres años veíamos muy lejano el sueño de poder llegar hacernos al aire. Con el tiempo vimos como otras generaciones llegaban a cumplir ese deseo de volar. Muchas veces lo creímos imposible e inalcanzable pero cierto día ya nos encontrábamos ante el Curso de Vuelo Teórico, en el cual había que cumplir determinados requisitos para lograr subir al tan anhelado avión. Nuestro grupo de por sí pequeño fue dividido en dos, de los cuales nosotros pertenecíamos al primero de ellos. El curso dio comienzo en el primer mes del año donde las altas temperaturas al término de cada hora en el aire hacían que nuestro mono de vuelo se quedara adherido al cuerpo. No fue fácil, pero cuando ya creíamos que no lo lograríamos, nos encontrábamos reunidos con el Jefe de Operaciones y nuestros instructores en el briefing que antecedería a nuestro "vuelo solo". Luego de dichas instrucciones nos dirigimos a nuestro avión a inspeccionarlo y durante la realización de la misma pudimos sentir lo estrechos que eran en esos momentos los lazos que nos unían a la prodigiosa máquina. Los chequeos fueron más numerosos que nunca porque de ello dependía nuestra vida. Ya dentro del avión, unidos con nuestros paracaídas por los arneses y cinturones al aparato, pedimos instrucciones por radio. Y comenzamos a carretear hacia la pista en una marcha casi triunfal, porque el triunfo se halla en obtener el mismo número de aterrizajes que despegues. Hasta que por fin llegó el momento de reportarle a la Torre "Cabina Trabada, pronto" cuando miramos a nuestro costado buscando la autorización de aquel instructor ausente en ese momento de asfixiante euforia. Pero reconociendo que estábamos solos, que era nuestra decisión la de dar potencia, nos lanzamos al aire.



Ya surcando el cielo azul de aquel 20 de febrero llegamos a experimentar personalmente la mágica sensación de volar por mérito propio. De pronto, al dejar el suelo, todos nuestros sueños, ilusiones, anhelos se hicieron realidad y los sacrificios, las lágrimas, las aflicciones dieron su tan esperado fruto. Estábamos volando nosotros al mando de la máquina y nadie más. Si había algún riesgo seríamos nosotros quienes tendríamos que hacernos cargo de la situación y sacarla adelante.

¿Cómo podríamos expresar con palabras la imagen del mundo desde las alturas? ¿A qué puede compararse esos instantes en que nos encontramos como suspendidos en el vacío? Un millón de ideas atravesaron nuestras mentes en tan corto tiempo con la compañía de nuestros seres queridos en nuestro pensamiento con lo que la transpiración provocada por el calor y el nerviosismo se mezcló con alguna que otra lágrima de alegría y emoción.

Pero como todo lo bueno dura poco, pronto se acabó. Cuando menos lo esperábamos ya estábamos enfrentando final con la pista asegurada. Ahora nos encontrábamos en la fase crucial de todo vuelo, la parte más crítica que exige la mayor tensión y concentración. Pero aterrizando sin problemas dejamos constancia del nivel de instrucción. Profundamente impactados por todo lo vivido nos dirigimos a plataforma en una marcha victoriosa a recibir las felicitaciones por parte de los instructores y de nuestros compañeros de tanda.

Cbo. Hrio. Máximo Olivera
Cad. 3° Nelson Coyto

Con un sueño en la mente.

En el transcurso de estos últimos cuatro años un grupo de jóvenes se unió en un mismo sueño, en una misma vocación: VOLAR.

Un día se encontraron para dar comienzo a la carrera que los llevaría a lograr alcanzar aquella meta que parecía muy lejana y distante. Para ello debieron limar asperezas, cambiar algunas cosas, ganar virtudes que deja la vida militar, tales como el compañerismo y el espíritu de tanda. Todos diferentes en personalidad, pero con un mismo sentimiento, debieron pasar por diferentes etapas de adaptación, siempre juntos, poniendo lo mejor de cada uno, llegaron a unir ese pequeño grupo de la mejor manera.

Con cada uno de ellos se encontraban los deseos, anhelos y fuerzas de sus seres queridos que siempre les brindaron apoyo incondicional en momentos difíciles . Así como compartieron aquellas alegrías que se fueron dando a medida que transcurrió el tiempo. No olvidarán la paciencia, dedicación que le ponían a cada tarea sus Instructores y Profesores para hacerlos cada vez mejores en el ámbito profesional y personal de cada uno de ellos.

Hoy se aleja de este querido Instituto la nueva generación del Siglo XXI, pero con ella se lleva una ejemplar formación, la que ha caracterizado por mucho tiempo a nuestra Escuela Militar de Aeronáutica.

Es por ello que hoy emprendemos nuestro vuelo hacia un futuro de nuevas metas y objetivos dentro de nuestra preparación profesional….

El cielo nos espera.

RAPTOR´S 98



Sgto.Hrio. Washington Martinez



Cbo.Hrio. Máximo Olivera



Cbo.Hrio. William Díaz



Cbo.Hrio. Daniel Cervantes



Cad.3° Nelson Coyto



Cad.3° Fernando Bertassi



Cad.3° Atilio Bordagorry



Sgto.Hrio. Gonzalo Camacho



Cbo.Hrio. Eber Fernández



Cbo.Hrio. Carlos de los Santos



Cad.3° Darwin Ramos



Cad.3° Jorge Landarín

¿Viernes con Primera?

Abro mis ojos y siento una voz que me dice, "vamos son las seis". Pronto me cambio, tiendo mi cama voy al baño en donde me afeito y termino de hacerme la higiene.
Cuando comienzo a tomar conciencia de que estoy despierto, comienzo a escuchar, ¨ los Aspirantes para estar abajo; tres, dos, uno ¨ y logramos sortear el momento que se escucha el temido "¡GUARDE ARRESTO!", El que sin duda recayó en algún desafortunado que no pudo escapar a tiempo.
Ya dejando atrás éste episodio nos damos a la tarea de llegar a la Plaza de Armas, en donde se entregan las novedades y donde más de un Sargento de Semana sudó la gota gorda, en el intento de terminar las novedades a tiempo. Así pasamos a tomar el café. Mientras tanto se escucha una voz que como un trueno parte la mansedumbre matinal diciendo, "Siete y cinco los Aspirantes limpiando los alojamientos". Dando un rápido vistazo a mi reloj me percato de que son las siete y tres minutos. En ese instante nos eyectamos hacia los alojamientos y nos ponemos en la ardua tarea de dejarlo en condiciones dignas para habitarlo.
Es este momento en el que pasamos más tiempo con mis clases y en donde como Aspirantes comenzamos el aprendizaje del idioma militar. Así escuchamos "¡GUARDE ARRESTO! No dedicar tiempo a la limpieza", o él más temido "¡VA A PASAR A LA GUARDIA!". Lo que en estos lugares representa quedarse el fin de semana.
Cuando nos encontramos dando los últimos retoques al pasillo con mis compañeros de box escuchamos una voz totalmente salida de escalas diciendo, "¡Están llegando tarde Señores, tienen que llegar en hora a los salones!", Y es lo que desata la lucha por la supervivencia en la E.M.A, El tiempo es poco y nos da para tomar nuestros cuadernos, cerramos el ropero, arreglamos un poco la colcha de la cama y soltamos los frenos, hacemos un fuerte viraje hacia la derecha para ingresar al pasillo. Al llegar al final de éste iniciamos un fuerte descenso por las escaleras. Primer descanso, segundo descanso, tercer descanso y estamos fuera del alojamiento, seguimos nivelamos y aceleramos, Un viraje escarpado y hacemos ingreso a la Plaza de Armas. Pasamos por el lado de la formación del "Profe", pedimos autorización para entrar en la formación del "Prepa"" arremetemos y llegamos.
Dentro de la formación del "Prepa", se comienza a gestar un pedido para el encargado, "Anda y pedí para marchar a los salones", nuestro buen encargado sale rápidamente con esa misión.
Después de haber llegado a los salones comenzamos con un día de ardua labor en clase, hoy tenemos Matemáticas, Normativas Militares y luego de esto tendremos Educación Física, ("gastada" para algunos un placer para los "convencidos"). La cumbre del mayor esfuerzo físico lo encontramos en el plantel de pentatlon, del cual soy fiel integrante. Lo que hacemos generalmente son diez vueltas a la pista de atletismo como calentamiento, algunas pasadas en la pista de guerra, algo para recuperar y a los cursos.
Para todo esto son la doce y media, ya nos hemos bañado y estamos lustrando las botas, y como no podía ser de otra forma un nuevo llamado de atención, "Señores, llegué con ustedes y estoy pronto, ya estoy bajando". Nos apuramos y llegamos a rancho. Ya dentro nos preparamos para el viejo ritual de pedir para tomar asiento. Después de esto revisar la postura, sentado en el primer tercio de la silla, antebrazo apoyado en la mesa y a esperar que nuestros superiores se sirvan primero por deferencia.
En este momento se va a dilucidar uno de los mayores enigmas que se plantean día a día los Cadetes de la E.M.A., ¿Qué hay de almorzar?. Para nuestro deguste nos han preparado, Arroz con papas y trozos de fiambre, pastel de pescado, el cual tiene mucha aceptación dentro del Cuerpo de Cadetes y como postre naranjas.
Ya pronto nos vemos en los salones donde tenemos nuevamente clase de Matemáticas, en donde vemos con estupor y una total falta de entendimiento el desenvolverse del profesor, es algo así como que nos encontramos en la oscuridad de la ignorancia la cual se ve iluminada por la luz salvadora de algún compañero que entiende el significado de semejante mensaje.
Después de haber terminado la clase tenemos unos minutos de tranquilidad, la cual se ve rota por la aparición de un clase que nos hace una pregunta de suma importancia, "¿Les leyeron la licencia?", a lo que contestamos con un fuerte ¡NO MI CADETE!.
Y es así que se da comienzo a la lectura de este documento de tremenda importancia para la humanidad (aunque esta se vea reducida a nuestras familias, novias o novios en el caso de mis compañeras). Inmediatamente después se nos ordena ir a cambiarnos con nuestro uniforme de licencia para ya marchar.
Esto desata un frenetismo que llega casi al caos y que finaliza diez minutos más tarde en donde nos encontramos en condiciones para marchar hacia nuestros hogares.
Ya nos encontramos en el momento crucial, el Oficial lee la licencia para evitar cualquier error después mandó "DERECHA-DRE, los arrestados rompan filas".
Pronto hago derecha y veo que la formación se va. Esta vez sin mí, y quizás por tener a mis seres queridos lejos me duele más, pero ellos están en el fondo de mí. Es lo que nos ayuda a sobrellevar los momentos difíciles y junto a nuestro sueño de volar nos ayudarán a romper las ataduras con el mundo terrenal y nos llevarán a la inmensa libertad de los cielos, adonde sólo los que llevan esto en su corazón pueden llegar.

Asp. Washington Paz

El Combate Aéreo (Las Leyes no escritas)

Los cielos que cubren la tierra son universales en su naturaleza, indiferentes a cuanto acontece arriba, abajo y hasta en sus propios dominios. Los cielos facilitan el campo de batalla para quienes desean pelear en la delgada arena ubicada sobre la roca y la tierra distante, pues al acallarse el último eco del tableteo de cañones, cesar el alarido de las llamas, y el postrer susurro no sobrepasa el ruido de un trozo de nube al desmembrarla el viento, todo torna a ser igual que antes del conflicto.



La guerra en el aire estaba gobernada por una ley no escrita, ley que - como en todos los conflictos bélicos - emanó de la naturaleza de los hombres comprometidos en lucha. A veces primaban intensos sentimientos nacionalistas, y hombres profundamente compenetrados de las tradiciones guerreras las que llevaron con ellos a los cielos. Donde faltaban tradiciones éstas surgían de la noche a la mañana y, curiosamente, soldados profesionales de distintas nacionalidades llegaron eventualmente a adoptar idénticos modelos de conducta en tanto intentaban infligir la derrota y la muerte a sus oponentes.

Muchas de las leyes no escritas referentes al combate aéreo fueron heredadas de la mitología y las historias de heroísmo emanadas de la Primera Guerra Mundial, y tuvieron vigencia durante las primeras batallas aéreas en gran escala que siguieron a esta guerra, aquellas desarrolladas sobre España y los cielos de China que tuvieron lugar años antes de la Segunda Guerra Mundial.

Estas leyes jamás impresas, existieron, fueron observadas y por momentos la adhesión a ellas fue salvaje en su disciplina.

La Gran Guerra

En el otoño de 1916, las noticias del Frente Occidental hablaban de miles de bajas y escasos progresos. Pero la moral de las naciones combatientes permanecía en alto, gracias a los logros de los "caballeros del aire", un puñado de arriesgados y nobles pilotos cuyas hazañas pertenecen ya en muchos casos a la leyenda de la aviación.

Continuadores de una vieja tradición de proezas guerreras, los primeros grandes ases del aire eran necesariamente individualistas supremos, hombres que se sabían "caballeros del aire", cuyo valor personal trascendía el conocimiento y pericia, y cuyas pericias podían ser medidas espectacularmente por sus listas de aeroplanos enemigos derribados en combate singular. Fueron hombres como Oswald Boelcke (reconocido universalmente como el primer auténtico piloto de caza), Lanoe Hawker(décimo primera víctima del "Barón Rojo", derribado en un anticuado impulsor D.H.2) y Max Immelmann (creador de la maniobra que lleva su nombre). Sin embargo, los que comprendieron pronto que los logros individuales tenían poco que ver



con la guerra aérea contemplada en su totalidad y que solo mediante el ejemplo personal y la cuidadosa instrucción, escuadrones completos de pilotos dominarían la batalla.

Así fue como, después que la primera generación de cazadores aéreos cayeran en combate, emergió una nueva raza de pilotos de caza ayudados por exploradores de combate más mortíferos, diseñados específicamente. Hombres como los mayores pilotos de todos los tiempos: Manfred von Richthofen, Albert Ball, René Fonck, Ernest Udet, Eddie Rickenbacker, Edward Mannock y muchos otros. Aunque seguían siendo esencialmente individualistas, eran hombres que reconocían el valor de las tácticas cuidadosamente desarrolladas, el uso de formaciones de aviones y el entrenamiento.

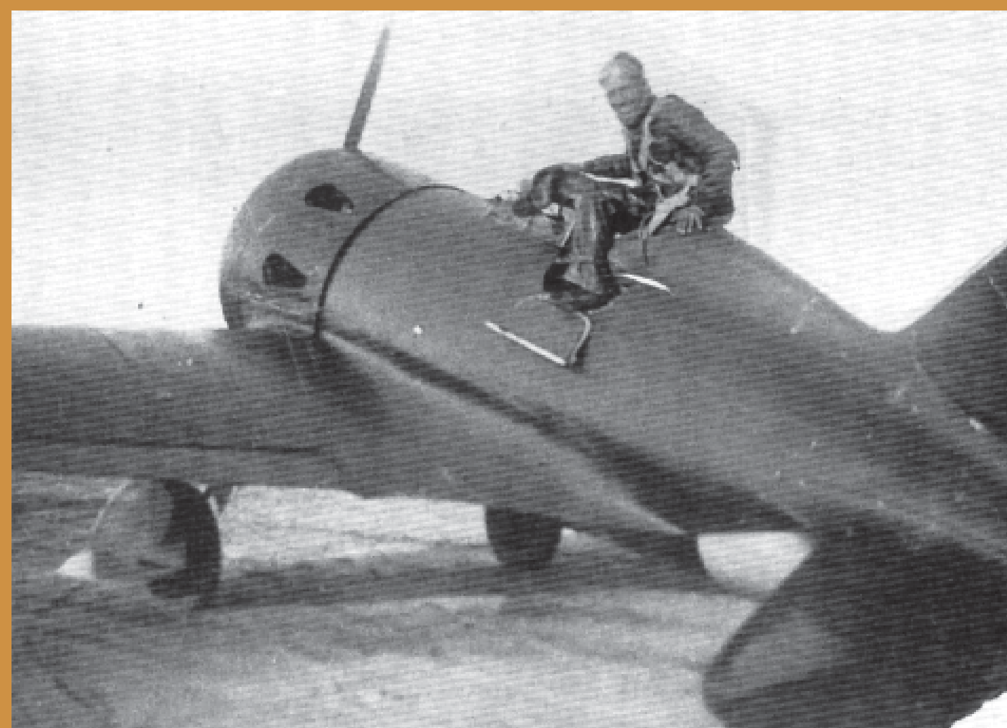
Referente a estas tácticas se encuentra documentado un informe escrito en el mes de abril de 1917, por Manfred von Richthofen, quien se encontraba al mando del mejor escuadrón de caza alemán, el Jasta 11(conocido como el ”Circo Volante” por los llamativos colores con los que decoraban sus aviones), von Richthofen, decía:
“…a menudo tu oponente resbala sobre un ala o empieza a descender con una caída de hoja para librarse de tu ataque. Para poder pegarte a él has de tener presentes todas estas tácticas evasivas, pues es imposible retener el control del aparato mientras se efectúa la caída de hoja. Si el oponente intenta evadir el ataque mediante uno de estos trucos, hay que picar con él sin perderle de vista...hacer loopings es peor que no tener pericia en un combate aéreo. Cada looping es un gran error. Si te has aproximado demasiado a tu adversario, un looping sólo sirve par dar al enemigo mayor ventaja. Debes cambiar la velocidad para mantenerte en la posición adecuada, y la mejor forma de conseguirlo es actuando sobre el mando de gases…”
Continúa diciendo von Richthofen sobre la forma de volar de las formaciones en el frente:

“…el oficial que manda el grupo, no importa el tamaño que éste tenga, debe volar más lento y debe mantener a todos los aviones bajo su atenta observación, virando y ladeándose si es preciso. No se debe permitir que ningún aparato se adelante o se retrase. Todo el escuadrón debe seguir un rum-

bo curvo. Volar en línea recta sobre el frente es muy peligroso, ya que incluso aviones del mismo tipo desarrollan velocidades diferentes. Sólo se puede lograr la sorpresa si se vuela en orden cerrado…”

Sin duda alguna las tácticas de von Richthofen fueron eficaces. Cuando escribió este informe acababa de derribar su vigésima primera víctima y estaba a punto de serle concedida la apreciada condecoración Pour le Mérite (Por el Mérito). Tan bueno como Richthofen (universalmente conocido como el *“Barón Rojo”*), con sus inigualadas 80 victorias, era, por ejemplo, el soberbio luchador francés René Fonck, cuya mortífera habilidad le permitía frecuentemente acabar con un enemigo con menos de media docena de disparos colocados *“comme avec la main”* (como con la mano). Su palmarés oficial de victorias era de 75, pero cuya estimación personal lo cifraba en 127, fue indiscutiblemente el mayor de todos los ases aliados de todos los tiempos. Con 20 años de edad al iniciarse el conflicto, pasó del ejército francés al servicio aéreo en 1915 y en 1917 se incorporó a la *Escadrille SPA 103*,





Un piloto Republicano sobre su "Mosca"
(Guerra Civil Española)



Eddie Rickenbacker y su avión Spad.
(Primera Guerra Mundial)

una de las unidades del famoso *Groupe de Combat 12 "Les Cicognes"* equipados con cazas *SPAD.* Lentamente su palmarés personal fue creciendo y pronto adquirió una reputación de cazador cerebral y analítico, tras conseguir la destrucción de seis aviones en un solo día en dos ocasiones. En una de las cuales tres de sus víctimas se encontraron estrelladas en un radio de 400 metros.

Manfred von Richthofen, René Fonck y muchos otros fueron los precursores de las leyes no escritas del Combate Aéreo; fueron los que crearon las bases del combate entre caballeros, que respetadas o no, existieron y tuvieron vigencia.

La Guerra Civil Española

Sobre las asoladas colinas y pueblos de España, en los tempranos días en que esa infortunada tierra se retorcía bajo las crueldades tan típicas de una guerra civil, el Combate Aéreo como tal se desarrolló, pero a un alto costo: fueron olvidándose aquellas leyes que los antiguos pilotos de la Primera Guerra Mundial respetaban en cada combate.

Luis Muñoz era un piloto republicano que volaba un caza ruso de nariz chata sobre el frente de Madrid. Su Rata, veloz, fácilmente maniobrable y bien artillado, le daba tremendas ventajas frente a los Fiats y Heinkels empleados por los nacionalistas en la lucha aérea de vida y muerte sobre España. Muñoz utilizaba bien su avión ruso en batalla, y en uno de sus primeros combates hizo trizas un caza franquista. Sus balas destrozaron al enemigo hasta convertirlo en una piltrafa, y sus proyectiles incendiarios atravesaron sus tanques. El piloto nacionalista con comprensible prisa se arrojó del avión en llamas y segundos después una mancha blanca se destacó contra el cielo azul, y se convirtió en larga y delgada banderola, para cambiar de inmediato de forma de convertirse en inflado dosel de seda salvadora. Bajo el dosel colgaba el piloto de Franco, feliz de haber sobrevivido tanto a los cañones de su enemigo como a la pira funeraria de su propia máquina.

Como dijimos, Luis Muñoz era un piloto que usaba bien su avión en combate, pero inmediatamente después lo utilizó muy neciamente.

Nadie recuerda como era Muñoz personalmente, o que era lo que motivaba sus pensamientos y acciones en combate. Tal vez fuese un matador de alma como lo son tantos pilotos de caza. O tal vez fuese un niño enloquecido por las alternativas de la batalla, engreído por su victoria. Quizás, por razones conocidas



sólo por él, odiaba a todo piloto franquista.

Sean cuales fuesen sus motivos trazó un cerrado giro con su rechoncho avión y enfiló directamente hacia su enemigo vencido que flotaba desamparado hacia la tierra. En su mira de puntería la pequeña figura del enemigo creció y creció hasta satisfacer finalmente a Muñoz. Oprimió un dedo y cuatro pesadas ametralladoras en la trompa y las alas de su aparato vomitaron su carga. La pequeña figura colgada en el arnés se retorció violentamente. Se vio un breve rocío color frutilla en el aire, y los cañones enmudecieron.



Un piloto español posa frente a su aeronave luego del combate

Las leyes no escritas se convirtieron en un recuerdo.

Hubo, por supuesto, excepciones a esta regla, pues ni siquiera el ardor de la batalla lograba apartar a ciertos pilotos de su adhesión religiosa a lo que ellos consideraban reglas inviolables en su enfrentamiento con sus contrincantes del aire. Tal vez el ejemplo más destacado de la observación de este código aconteció en agosto de 1937, cuando un sobresaliente piloto norteamericano enrolado en las filas republicanas libró un duelo aéreo conducido de acuerdo con las mejores tradiciones de la Primera Guerra Mundial, proporcionando con ello nuevo combustible a la leyenda de la «gloria» del



combate aéreo.

La ocasión fue literalmente un duelo entre el Capitán Derek D. Dickinson de lo republicanos y Bruno Mussolini (hijo del dictador italiano) quien comandaba una poderosa fuerza de cazas basada en Palma de Mallorca.

Cierta noche Bruno despachó un mensaje por la red radiotelefónica de los insurgentes, consistente en un desafío a luchar solo contra cualquiera de los cinco cazas que los republicanos eligiesen para enfrentarlo. No era una mera fanfarronería el desafío de Bruno Mussolini. Piloto experimentado y artista acrobático de gran pericia, tenía en su haber largos meses de exitosa experiencia de combate. A esto se unía el estupendo rendimiento del nuevo caza italiano, un Fiat Romeo dotado de un motor Hispano-Suiza de 1.300 caballos de fuerza, el caza más veloz y poderoso que surcaba por entonces los cielos españoles. Esta ventaja en potencia significaba mayor velocidad y capacidad para trepar, lo cual, unido a la propia experiencia y pericia de Mussolini, le daba una decidida ventaja sobre cualquier contrincante que pudiese llegar a enfrentarlo en el aire.

El coronel de los Reyes entregó el "insultante mensaje" de Bruno Mussolini al capitán Dickinson, en ese momento comandante de la famosa escuadrilla "Alas Rojas" estacionada en Castellón de la Plana. Durante casi 18 meses Dickinson había volado para los republicanos, y durante los últimos diez, comandado las Alas Rojas. Conocía a Bruno Mussolini, comandante de una poderosa fuerza, pues ambos bandos se habían trenzado muchas veces en dura lucha.

Dickinson explotó luego de leer el desafío de Mussolini, e imploró a su coronel aceptar el reto a condición de que él –Dickinson-enfrentase al italiano solo. Posteriormente, durante semanas, los italianos ignoraron los mensajes de los leales hasta que por fin los insultos de éstos se hicieron lóbregos, y treinta días después de la respuesta original, Mussolini mordió el anzuelo.

Se convino en que ambos se encontraría a 5 kilómetros, a mitad de camino entre ambos campos de aviación, y lucharían sin la intervención de otros aparatos, sucediese lo que sucediese durante el combate. Ambos irían acompañados de dos aparatos de observación que permanecerían bien alejados del combate, manteniendo una altura de no menos de 5.400 metros.

Si durante el duelo alguno de los dos pilotos decidiese abandonar a causa de heridas, encasquillamiento de sus ametralladoras, u otra causa cualquiera, arrojaría al aire un pesado guante al cual iría adherida una larga bufanda de seda –1,85 metros de largo por 1,00 metros de ancho- la cual, flameando tras el pesado guante constituiría una clara admisión de derrota.

Contra Bruno Mussolini y su flamante Fiat Romeo, Dickinson utilizó un Mosca, caza ruso dotado de cuatro ametralladoras en la trompa más dos en las alas; armamento formidable para la Guerra Civil Española. El Mosca poseía gran capacidad de maniobra, y hasta el arribo del Fiat Romeo se contaba entre los más veloces aviones en el frente. Contra el nuevo caza italiano Dickinson sabía que debería esforzarse al máximo.

En el lugar convenido para la cita ambos aparatos trazaron amplios virajes y luego se elevaron en vueltas Immelmann, trazando loopings que interrumpían al alcanzar el vértice del arco para recuperar su vuelo normal. Luego se embistieron disparando sus armas.

La lucha casi termina allí mismo pues las ametralladoras del Fiat rociaron al Mosca con una ráfaga de balas. Mussolini sería jactancioso pero podía respaldar sus palabras con gran destreza y poder de fuego. En su primer pasada sembró de agujeros el fuselaje y las alas del avión de Dickinson.

Durante 22 minutos ambos pilotos combatieron espectacularmente en ese duelo hombre a hombre. Dickinson era considerado uno de los mejores pilotos que jamás luchó en España. Conocía el libreto de trucos acrobáticos de la primera a la última página, e inventaba otros en el acto cuando la necesidad se lo exigía pero cada truco suyo era igualado por Mussolini, quien además aprovechaba la potencia y velocidad extra que le proporcionaba su nueva máquina.

Luego de 15 minutos de lucha fiera y sostenida, la batalla descendió a los 2.700 metros. Bien alto los cuatro aviones de observación giraban y vigilaban sin intervenir.

Todo amenazó terminar con desconcertante rapidez. Una prolongada ráfaga del Fiat hirió a Dickinson en el brazo, haciendo brotar sangre de su mano izquierda. Instintivamente empujó la palanca de comando hacia adelante buscando lograr el máximo de potencia, e intentó entrar en picada. Contra el Fiat poseedor de una mayor velocidad esto constituyó un error que casi pone fin a la batalla con la muerte del americano, pues Mussolini anticipando la maniobra se colocó a la cola del Mosca sometiéndolo a

bien dirigidas salvas que sistemáticamente pulverizaron al caza ruso.

Dickinson salvó su vida con una maniobra memorable. Cortó la potencia, pegó un latigazo de palanca a la izquierda y una patada al timón de dirección orientándolo hacia la derecha. El Mosca se colocó casi de costado en el aire y pareció detenerse. Mussolini pasó de largo, ofreciendo al americano una preciosa oportunidad para enviarle una larga y certera descarga. El Fiat pareció trastabillar en el aire al hacer impacto las balas, pero Mussolini recuperó el control y se rehizo para continuar su ataque.

Transcurrieron otros siete minutos durante los cuales Dickinson vio estallar su panel de instrumentos cuyos vidrios le hirieron el rostro. Desesperadamente tiró la palanca hacia atrás para iniciar un rápido looping. Desde abajo Mussolini se acercó buscando cortar el looping para colocar al Mosca de costado y al alcance de sus cañones.

Dickinson hizo su juego. Aún en los inicios del looping hizo perder velocidad a su avión y pegó un latigazo hacia un costado, efectuando un medio toneau mientras su trompa caía a través de la línea del horizonte. El Mosca salió de la media vuelta invertido, aceleró rápidamente y vio agrandado en la mira al Fiat; y Dickinson ya estaba por oprimir el gatillo de sus ametralladoras cuando una mano se alzó en la cabina del avión enemigo. Un objeto cayó sobre la borda y una tira de seda blanca se destacó brillantemente contra el cielo azul.

Bruno Mussolini había abandonado a un segundo de la muerte. Dickinson enderezó su aparato cuando el Fiat Romeo se le puso a la par. El piloto italiano saludó con el brazo, inclinó la trompa del Fiat a manera de saludo y se alejó en procura de su base.

En tierra, un trémulo Derek Dickinson contó trescientos veintiséis orificios de bala en su avión.

Este fue quizás el ultimo Combate Aéreo antes de la Segunda Guerra Mundial que se encuentra documentado, el cual fue realizado de acuerdo a las antiguas leyes no escritas del combate en el aire...después vendrían otros, pero eso es otra historia.

La información necesaria para la confección del presente artículo, fue recabada de las siguientes fuentes:

-“En el cielo de España”; Francisco Meroño; Editorial Progreso, Moscú.

-“Los guerreros implacables”; Martin Caidin; Javier Vergara editor, Santiago de Chile.

-“El Barón Rojo”; Floyd Gibbons; Javier Vergara editor, Santiago de Chile.

-“Grandes épocas de la Aviación, vol.2”; Time-Life Books Inc, Ediciones Folio, Barcelona.

Cad. 2° Daniel Brianthe

Entrenamiento Realista

¿Es realmente necesario?

Nuestra carrera de pilotos profesionales tiene la particularidad de encerrar un elevado nivel de riesgo, que nos hace cuestionar muchas veces cual debe ser el nivel aceptable al que debemos exponernos.

Parece ser un problema relacionado incluso con la edad ya que normalmente los más jóvenes tienden a ubicarse en el extremo del riesgo máximo y los más antiguos en el punto de la cautela.

Pero, ¿qué conclusiones podemos sacar de la historia?. Es bien conocido la teoría de las 10 misiones, ésta establece que aquel que alcanza ese número de misiones en combate, tiene mucho menos probabilidades de ser derribado. Esto no es por suerte o cábala por supuesto, sino que el piloto después de 10 misiones en combate se convierte en un "veterano" adquiriendo una gran experiencia que lo ayuda especialmente a saber a que atenerse. Esto era especialmente cierto durante la Segunda Guerra Mundial ya fuera para los Aliados o el Eje (Fig.1).

"Los Pilotos inexpertos están prácticamente ciegos en el aire los dos primeros meses"

Cnel. Erich Hartmann
(352 victorias 2º GM)

A partir de ahí se ha considerado un precio sumamente elevado de pagar en vidas y material. Desde entonces se ha tratado al máximo que los pilotos de combate lleguen al frente con la mayor experiencia, de modo que se conviertan en "veteranos" en el menor tiempo.

Es por ello que el entrenamiento ha tendido a ser lo más realista posible, con el uso de simuladores cada vez más realistas, escuelas específicas como la USAF Weapons School o Top Gun, complementado con ejercicios ya a nivel Internacional como la Red Flag, Green Flag, Mapple Flag, Air Warrior, etc. En ellos se simulan las amenazas aéreas y terrestres al máximo para darle a las Unidades intervinientes un verdadero entorno de combate por períodos de hasta 6 semanas.

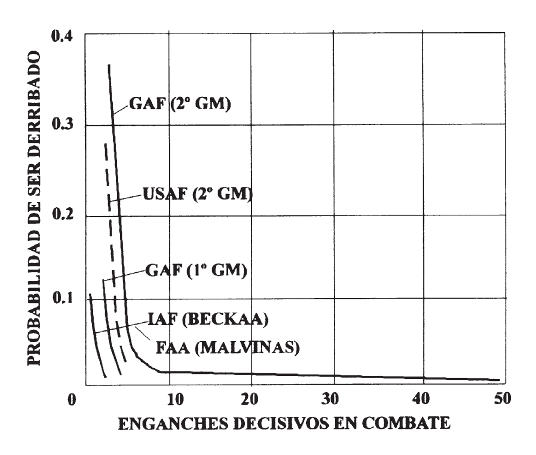


Fig.1 - Probabilidades de ser derribado

Esto ha permitido que los enganches decisivos como lo muestra la Figura 1 han ido disminuyendo históricamente, aumentando por tanto la probabilidad de sobrevivir con cada vez menos misiones, o lo que es lo mismo, en convertirse en un "veterano" en muy poco tiempo.

La historia también muestra que el 4 % de los pilotos en grandes conflictos han logrado el 40% del total de los derribos (Fig. 2), por tanto lograr identificar este pequeño porcentaje de pilotos e involucrarlos en los entrenamientos y ejercicios especializados debería ser una prioridad para las Unidades de Combate.

DERRIBOS TOTALES DE LOS 10 MEJORES ASES	1° GUERRA MUNDIAL	2° GUERRA MUNDIAL
USAF	143	294
RAF	562	314
GAF	497	2.568
USSR		540

El 4% de los Pilotos han obtenido el 40% de los derribos desde la 1ra. Guerra Mundial

Fig.2 - Derribos totales

Por supuesto que aquí está el gran problema ¿es adecuado mantener un nivel alto de exigencia en períodos de paz pese a las pérdidas que puedan presentarse?
Podremos representar gráficamente el nivel Riesgo/Eficacia, y marcar un punto en el que se considera un riesgo aceptable (Fig.3).

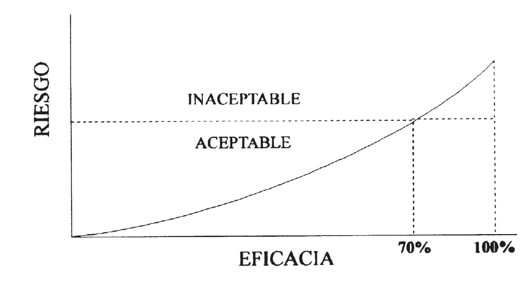


Fig. 3 - Riesgo / Eficacia

Es extensamente aceptado que a medida que se aumenta la experiencia en realizar una determinada tarea, también aumenta la eficacia y disminuye el riesgo (Fig.4).

"He volado en casi todo, con todo tipo de pilotos en todas partes del mundo, Británicos, Franceses, Pakistaníes, Iraníes, Japoneses, Chinos, y no hay ni un ápice de diferencia entre ninguno de ellos excepto por un hecho incambiado: el mejor y más hábil piloto es el que tiene más experiencia."

Gral. Charles E. "Chuck" Yeager, USAF

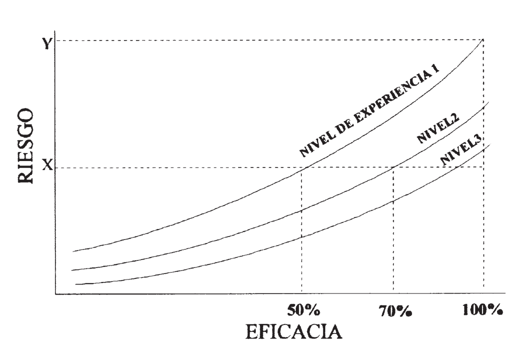


Fig.4 - Niveles de Experiencia

Aplicando esta teoría, si un piloto con un nivel de Experiencia 1 comienza a volar una vez formado en una Unidad de Combate, a medida que va pasando el tiempo y cumpliendo las exigencias normales, su experiencia irá aumentando progresivamente del nivel 1 al 3. Ahí queda en evidencia que si se mantiene el nivel de exigencia, con la experiencia irá disminuyendo el nivel de riesgo (Fig. 5, del punto Q al Q´).

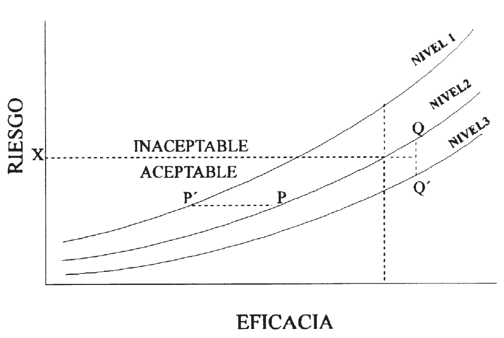


Fig.5 - Variación de Niveles de Experiencia

Cuando por un accidente o un cambio en la conducción, se decide disminuir el nivel de riesgo en el entrenamiento, en realidad ese cambio lleva en poco tiempo a una situación inversa a la esperada, dado que el desplazamiento en la gráfica será horizontal pasando del punto P al P´ (Fig.5). Aquí al tener una menor exigencia, en realidad lo que se irá disminuyendo a la larga es el nivel de las tripulaciones, mientras que se mantiene el nivel de riesgo. Incluso pasará algo peor, ya que la falta de entrenamiento quedará disimulada por el hecho que se seguirá acumulando horas de vuelo en forma normal. Así poniendo un ejemplo extremo, en vez de acumular horas de misiones tácticas, navegaciones a mínima altura, combate aéreo, etc., se estará acumulando horas de vuelta de pista.

Si Usted aún no está convencido de cual es la opción adecuada, recapacite con las siguientes máximas:

"No me gustaría ver un epitafio en la tumba de un piloto de caza que diga así: Te advertí que necesitabas más entrenamiento... ¿Cómo puedes entrenarte para el juego más peligroso del mundo siendo lo más seguro y cauto posible?. Cuando no dejas a un piloto entrenarse porque es peligroso, estás diciéndole: Vete a luchar con esos leones en el circo a cuerpo limpio, porque no podemos enseñarte a emplear la espada. Si lo hiciéramos, te podrías cortar un dedo durante el aprendizaje; y esto equivale prácticamente a un asesinato"

Cnel. Boothby, USAF

"No hay gran diferencia entre períodos de guerra o de paz para un piloto de combate; negocios son negocios"

Cnel. Erich Hartmann, GAF

"Si bien las guerras se libran con las armas, son los hombres las que las ganan"

Gral. George Patton, US Army.

Trabajo preparado para el Simposio de Pilotos de Caza de 1995, Venezuela.

Tte.Cnel. (Av) Arturo Silva
May.(Av) Hugo Marenco

Bibliografía:
Revista Aeronáutica y Astronáutica, Enero 1982
Changes in Threat Air Combat, Doctrine and Force Structure, Dick Pawloski, 1995

Nuestro primer vuelo

Es increíble como un hecho tan insignificante en cuanto a su tiempo de duración, puede, a la vez, ser tan excitante, emocionante e importante para nuestras vidas...

Somos integrantes de la Tanda "HORUS 2001", y cada uno de nosotros se esforzó mucho para llegar a donde estamos. La suerte, o el destino quizás, se encargó de que sólo diez cumpliéramos con la totalidad de las actividades diarias, sin eximirnos durante el Reclutamiento; una dura prueba, de las más difíciles que nos ha tocado vivir. Pero valió la pena, porque como nuestra canción (de Tanda) dice: "...Hemos logrado nuestro gran sueño, Seremos hombres surcando el cielo...".
Y cuán cerca estábamos de ello sin saberlo...

¿Cómo olvidar aquel momento en el cual, en reconocimiento a lo mencionado, se nos comunicó que íbamos a tener un premio?. Una hora de vuelo en los aviones de entrenamiento de la Escuela, los Aermacchi T-260 EU.

Y estallamos de júbilo. Nos felicitamos, nos abrazamos, reímos, gritamos,... Algunos con la ansiedad por su primer vuelo, otros con la misma ansiedad, pero por el sólo hecho de volar.

Se nos dividió en tres grupos, en diferentes días y horas. Para los afortunados, la mañana del vuelo fue la "más larga de todas". Podemos decir con propiedad: que "el reloj se tomó su tiempo para avanzar y llegar a la hora indicada'.

Tuvimos que conseguir "monos de vuelo" los cuales nos fueron prestados "con mucho gusto" (...) por nuestros Clases, cámara fotográficas y 'bolsita'(la cual fue utilizada orgullosamente por dos de nosotros).

La emoción que sentimos al vestir dichos "monos de vuelo" no puede describirse con palabras; nos mirábamos con nuestros compañeros, los unos a los otros y en los espejos del Curso (alojamiento), y veíamos reflejados en éstos, nuestro tan ansiado futuro... y nos vimos siendo Oficiales, aviadores... las cámaras fotográficas no alcanzaron para plasmar aquel momento...

Luego nos dirigimos a Operaciones. Todo era nuevo: el hecho de tener un briefing con los Señores Oficiales Instructores, las palabras de los mismos, los cuales, al colocarnos el paracaídas, nos explicaron el procedimiento en caso de tener que 'saltar'. Era todo vértigo, sensaciones y experiencias nuevas, pero nada, nada se compara a estar dentro de un Aermacchi (una de las aeronaves de instrucción que posee la Fuerza Aérea). Participar en el chequeo de los mismos, carretear, ..., despegar,...
Es increíble lo que uno siente al estar volando con otros dos o tres compañeros, en formación, cada uno en un avión con su instructor, cual bandada de golondrinas, flotando graciosamente entre las nubes, virando a uno y otro lado, cambiando de formación, y juntos de nuevo, siempre sin errores, con perfección, como si no existiera nada más que el aire y nosotros. Por un momento dejamos atrás todas nuestras ocupaciones terrenales para sentir más de lleno, el goce indescriptible que sentimos todos quienes llevamos la pasión de volar. ¡Es increíble!. Los Oficiales nos hablaban, los instrumentos se movían para todos lados, el motor rugía y las hélices giraban ... pero no estaban... éramos sólo nosotros... volando... sonriendo sin que nada pudiera borrarnos ese gesto de la cara... soñando... viéndonos reflejados en quien teníamos al lado, tan emocionados como nosotros, como si también fuera su primera vez. Fue entonces cuando comprendimos el porqué de todo el entrenamiento y pruebas que se nos fueron presentando... y ya no importaron... nada nos importaba... porque entendimos que si nos esforzamos, vamos a ser los hombres y mujeres más felices sobre el planeta... volando, así, como las aves, por el resto de nuestras vidas...

...Como dijimos: es increíble cómo un hecho tan insignificante en cuanto a su tiempo de duración, pueda ser, a la vez, tan excitante, emocionante e importante para nuestras vidas...

"Felices aquellos que, aunque sólo una vez, han volado, para ver desde lo alto del cielo, la inmensidad del espacio y la pequeñez de la tierra, sentir que se es todo, sentir que se es nada, y en esa purificación espiritual, sentir que se está más lejos de la maldad de los hombres y más cerca de la bondad de Dios".

Asp. Roberto Rodríguez
Asp. Javier Areosa.
Asp. Ñancay Graña

La esgrima en nuestra Escuela

Hace muchos años, en la década del ´50 nuestro país tuvo su auge deportivo; así como sociocultural. El fútbol era lo más reconocido en nuestro medio, pero en realidad es solamente uno de los grandes logros de aquella época. Dentro de la faz deportiva, la esgrima; deporte de caballeros de un notable prestigio y nobleza en esa época, tuvo gran relevancia y una larga lista de deportistas notables. Contribuyó a que esto no se diluyera en los años nuestra legislación; la que sostuvo la ley de duelos hasta tiempos muy recientes; con lo que grandes políticos o personas públicas dominaban este deporte casi por necesidad, porque su accionar podía ofender a alguien, o considerare ofendido por alguna persona y exigirle la reparación de las armas para salvaguardar el honor. La responsabilidad del deporte y los duelos recayó en los grandes maestros de nuestro país.

En el correr de la historia de la Escuela Militar de Aeronáutica se ha sabido apreciar muy buenos esgrimistas y maestros a nivel nacional e internacional.

Como es tradición desde hace muchos años, se viene entrenando duro. Día a día, nuestro plantel se esfuerza por pulir los errores, procurando en todo momento conseguir una esgrima ortodoxa y competitiva que apunte a la perfección de la "técnica" con un afán de superación muy grande, y la que nos ha llevado a obtener resultados trascendentes a nivel nacional e incluso en campeonatos Sudamericanos de esgrima.

Nuestro entrenamiento se ve beneficiado por muchos factores, entre ellos se encuentran nuestros instructores, tales como el Maestro Tte. Cnel. (E.F.) Don Adhemar De los Santos, quien ha dado a la F.A.U. excelentes esgrimistas y es el único maestro de esgrima en actividad de los últimos cursos dictados en nuestro país en maestrías de esgrima, también contamos con la conducción del Cap.(Av.) José Parentini, Tte. 1° (Av.) Ramón Román y Flavio Della Cella, quienes aportan sus vastos conocimientos obtenidos gracias a su capacitación y experiencia.

Hay una multiplicidad de factores que contribuyen a nuestros logros actuales, uno de ellos de vital importancia en nuestro entrenamiento es el lugar en que lo realizamos. El instituto cuenta con una sala de esgrima con muy buenas dimensiones e instalaciones. También, con instrumentos y materiales propios, para hacer más cómodo el entrenamiento individual y colectivo de los aficionados al deporte de Esgrima.

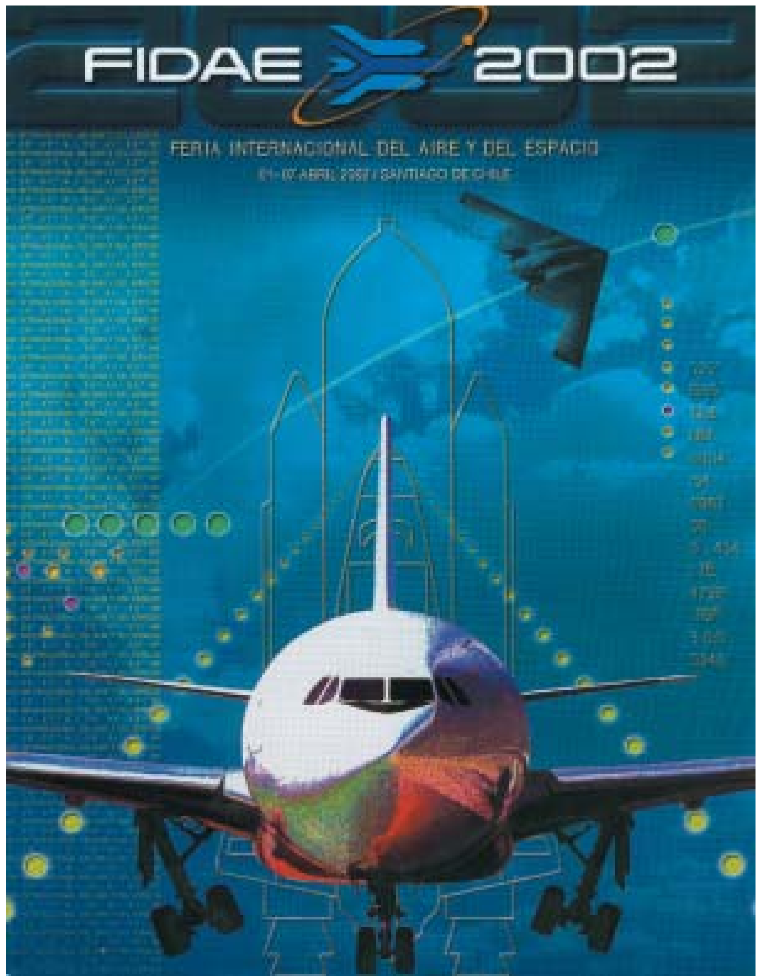
También cabe decir que nuestra preparación, muchas veces no sería posible de no ser por el esfuerzo dado, tanto por parte de nuestros entrenadores como de los Señores Oficiales que nos apoyan en todo momento, procurando siempre solucionar los problemas inherentes a la actividad, ya sea personales, equipo, tiempo, etc.

Hoy a través de la Federación Uruguaya de Esgrima y luego de gestiones que han llevado años, la Federación Internacional de Esgrima ha realizado la gestión de iniciar una Escuela Itinerante de Esgrima para la formación de Maestros. En estos momentos, parte del plantel, junto con integrantes de otros clubes nos encontramos en la Preselección Uruguaya de Esgrima, la cual intervendrá en el Sudamericano a realizarse en unos meses. Los integrantes de la mencionada preselección se encuentran entrenando en el Comando General del Ejército y en el Cuartel de Blandengues tomando clases con nuestros instructores habituales. Se encuentra a cargo de los cursos en maestría de esgrima el Maestro José Antonio Díaz Rey de nacionalidad cubana; reconocido por su experiencia en la formación de maestros de alto nivel y en la organización de la forma pedagógica de la enseñanza del deporte. Esta tarea para nada sencilla ha sido emprendida por doce personas en nuestro país y se ve avalada por los logros obtenidos por el maestro; así como sus títulos internacionales de: Doctor en Ciencias Pedagógicas y especialista en Esgrima y de igual forma que sus múltiples publicaciones relacionadas al entrenamiento de esgrima.. Su intervención nos ha dado a conocer diversas variaciones de la técnica habitual, como así también ha inculcado una disciplina de trabajo poco habitual en nuestra sociedad esgrimista.

Esta pesada responsabilidad con la experiencia del Maestro y con el pasado y presente de la esgrima en la Escuela Militar de Aeronáutica es también un dulce reto. Debemos mantener el estandarte de su liderazgo deportivo en alto, así como los ideales de caballerosidad y ejemplo de vida que nos han dado nuestros predecesores. Todo este entrenamiento ha servido como factor de superación a nuestro plantel, creando un sentimiento de profesionalismo técnico y afán de superación. Todo apuntando a conseguir mejores resultados de los ya obtenidos, y tratar de fomentar un deporte sano y muy divertido.

Deportivamente hablando, la esgrima es una de las disciplinas más completas y exigentes en todos los aspectos posibles; con la agresividad de las artes marciales, la gracia y coordinación de una danza, junto con el juego mental táctico del ajedrez, con lo que para algunos se convierte en una pasión. Por esto es que en la Escuela Militar de Aeronáutica no debemos dejar apagarse el grito de ESGRIMISTAS... LISTOS, ADELANTE.

Tte. 1° (Av.) R. Román
Cad. 2° R. Bruno
Cad. 1° N. Fernández



Crecen las expectativas. Parece que recién hubiéramos escrito el reporte de la edición anterior, y ya nos estamos preparando para la próxima. Las cita está agendada. Fecha y hora de inauguración: 01/04/02 16:00 (L). Lugar y desarrollo: del 1 al 7 de abril de 2002 en Av. Pedro Aguirre Cerda 5500, Cerrillos.

¿Por qué hablar de FIDAE 2002?

Allí se desarrollará la muestra que desde 1980 ha concentrado la vidriera aeronáutica mundial en nuestra región Sudamericana. Desde 1996 he podido visitar personalmente la exposición y escribir sobre ella una vez que ha concluído el evento. Sin embargo en esta ocasión se me ha ocurrido efectuar una "previa", ya que ahora la información que se desprende de la organización nos ayuda a ir componiendo a futuro el marco en el que se impondrá la próxima exposición.
La ciberinformación a través de *www.fidae.cl* coadyuva para ello. Pero, al mejor estilo chileno, el trato personal es lo que se destaca. En ese sentido debo agradecer la completa información que la Jefe del Departamento Económico de la Embajada de Chile en nuestro país, la Sra. Patricia Ríos Tapia, me ha hecho llegar para ilustrar sobre los aspectos de FIDAE 2002.

FIDAE por dentro y por fuera

Para esta oportunidad se dispone de más de 178.000 metros cuadrados de superficie para exposición al aire libre,10 pabellones techados, 30 chalets de business-meet con una panorámica posición al área de operaciones de pista, salas de reuniones y de conferencias, estacionamientos y servicios aportados por la organización. El calendario de actividades tiene prevista la inauguración para el día 1 de Abril a las 16 horas, del 2 al 5 podrá ser visitada por el público especializado e invitados, y entre el 6 y el 7 se abrirá al público en general.
Si Ud. desea participar de la exposición, la gerencia comercial de la organización le ofrece un completo catálogo de productos feriales que detalla áreas y productos de exposición, áreas de reuniones, publicidad disponible, planos de ubicación, gestiones de inscripción, etc. Ahí se podrá contar con la información referente a dimensiones y facilidades de los stands y locales, tipos de publicaciones y facilidades comunicacionales a las que se puede tener acceso y en las cuales se puede estar presente, disponibilidad de áreas de reuniones (sus capacidades y las facilidades con que cuentan), y lo más importante todo esto viene acompañado del costo que implica su contratación. A modo de ejemplo un stand esquina modulado de 32 metros cuadrados de superficie en 7950 dólares americanos (incluye dos estacionamientos, 32 invitaciones comerciales, ficha técnica en página WEB, acceso a base de datos y servicios en línea, aseo y mantenimiento, 2 KW de potencia y 10 credenciales, paneles de mampostería, mobiliario básico, estructura, iluminación y gráfica de identificación), un metro cuadrado al aire libre (reserva mínima 16 mts. cuadr.) cuesta 95 dólares americanos, y en el parque de aeronaves se cotizan de 0 a 1 Ton. Met. 800 dólares americanos, en toda la gama hasta llegar a los 9000 dólares americanos las que superen las 60 Ton. Met.
En la edición anterior de FIDAE 2000 informábamos que la asistencia empresarial ascendía a más de trescientas organizaciones, eso demuestra de alguna forma el demandante interés de la industria aeroespacial que puede llegar a reservar

su lugar en la feria. Pero la divulgación de la misma trasciende y crece en forma exponencial, llegando a todos los ámbitos de interés aeronáutico, como muestra de dicho interés se acreditaron en el año 2000 casi un millar de periodistas de distintos países. Ellos sin duda hicieron que lo que vimos en FIDAE se multiplicara infinitamente en los destinatarios de sus crónicas.

Una opción para todos

La presencia del transporte aéreo de cargas y pasajeros, las novedades de la infraestructura aeroportuaria, las aplicaciones aeronáuticas en extinción de incendios, fumigaciones, utilización agrícola, monitoreo espacial, etc. serán atractivos imperdibles que ya han definido su presentación en Los Cerrillos.



La muestra buscará convocar a quienes tengan poder de decisión sobre los aspectos de carácter aeronáutico, fundamentalmente en los términos de comercialización de material, tecnología y servicios.

Según las estadísticas de FIDAE 2000, el 45% de la exposición trataba sobre la aviación civil y comercial, un 17% sobre defensa y un 38% abarcaba otras temáticas de relación general. Se concretaron 40.000 visitas de carácter comercial y se recibió una afluencia de 220.000 visitantes de público en general. Los números siguen siendo impactantes, y el continuo crecimiento de FIDAE también. Pero, "nada es azar" (al decir del autor Richard Bach). Todo esto se debe a la maduración de un proyecto cuya puesta en práctica ha sido seria y responsable. La experiencia acumulada en doce exposiciones han generado una organización robustecida en los hechos, que no pretende echar a suerte su éxito, sino que lo construye con meticuloso esfuerzo, generando con sus propuestas una opción para todos los ciudadanos del mundo aeronáutico.

Tte. 1º(Av.) Alvaro M. Sosa Farías

Sdo. Luis Tuya... un Héroe Oriental

En 1991 tuve la oportunidad de concurrir a Paraguay como piloto instructor de T-33 ante la donación de China Nacionalista de 6 aeronaves a ese país. Esa experiencia por demás inolvidable, me permitió tomar contacto con un hecho que no ha dejado de fascinarme desde entonces.
Todo empezó la primera vez que concurrí al casino de oficiales del Grupo Aerotáctico, Unidad que sería nuestro hogar por los próximos tres meses. Ahí en medio de la pared principal había un cuadro con un vieja foto de la Guerra del Chaco. Como le hubiera pasado a cualquiera que le guste la aviación de combate, antes de darme cuenta la estaba observando detenidamente. En ella había seis jóvenes pilotos con sus ropas de vuelo delante de una aeronave de la época y con sus nombres al pie.



Sdo. Luis Tuya

Al leer los nombres al pie de cada uno, uno me llamó poderosamente la atención, el de Luis Tuya ya que entre paréntesis decía Aviación Uruguaya.
Luis Tuya..., Uruguayo..., mayúscula sorpresa fue la primer sensación que sentí, seguida inmediatamente del especial orgullo al ver un representante de mi Fuerza Aérea ahí inmortalizado, y finalmente la vergüenza personal por el desconocimiento que tenía sobre su persona y sus hazañas. Creía recordar su nombre, pero en honor a la verdad, el nombre que recordaba era el de otro mártir de nuestra aviación militar el “Cap. Tula”, nombre que lleva en su honor un camino de Montevideo próximo al Comando General de la Fuerza Aérea.
Durante los tres meses que estuve compartiendo con los hermanos Paraguayos fueron innumerables las veces que me encontré frente a esa foto lleno de fascinación, mirando ese héroe Uruguayo, tratando de descifrar quién era, como había llegado ahí y qué había sido de él.
En ese período, muchos fueron los relatos de los pilotos Paraguayos que hacían llenos de orgullo sobre sus héroes de la guerra aérea en el Chaco, de los grandes logros obtenidos, de la gran desventaja que enfrentaron al tener que combatir contra aeronaves mucho más modernas y capaces que las suyas, etc.
Los héroes aún vivos representan una especie de semidioses, que ocupan el centro de atención en la primer fila de autoridades que tienen reservados en cada acto importante de la Fuerza Aérea Paraguaya.
Una vez en Uruguay, consulté los textos de historia de la aviación y mi asombro que creía colmado sobre este tema no hizo más que crecer, ya que la historia de Luis Tuya no terminó ahí, sino que apenas empezó para convertirse en una gigantesca hazaña lamentablemente casi olvidada para la mayoría de nosotros.
Así en el libro de “Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya” primer tomo del Tte.1º (Av)(R) Juan Maruri, pag. 191/192 dice: “... el día 15 de marzo de 1929 en que se les entrega en el siguiente orden:
Brevet de Piloto Aviador de Tropa Nº 23 Sdo. Atahualpa García Montejo
Brevet de Piloto Aviador de Tropa Nº 24 Sdo. Felipe Aldama
Brevet de Piloto Aviador de Tropa Nº 25 Cbo. Modesto Lorenzo
Brevet de Piloto Aviador de Tropa Nº 26 Sdo. Luis Tuya
Brevet de Piloto Aviador de Tropa Nº 27 Sdo. Juan C. Viera Brevet de Piloto Aviador de Tropa Nº 28 Sdo. Héctor Rodríguez.

El Sdo. Luis Tuya, que abandonó la Es-

cuela dos meses después de comenzado el Curso de Aplicación, es decir en el mes de abril, años más tarde se dirigió al Paraguay, donde se alistó y efectuó el Curso de Oficial Aviador "Honorario" en al Escuela Militar de ese país hermano, interviniendo luego de terminada su preparación militar, en la Guerra del Chaco, habiendo tenido una muy buena actuación, como aviador, en esa contienda, en que se enfrentaron los pueblos hermanos de Bolivia y Paraguay.

Luego de finalizada ésta en 1935, regresó a nuestro país e inmediatamente que comenzó la Guerra Civil Española, se dirigió a ese país donde luchó en el Ejército del Aire, del lado republicano, perdiendo la vida en un combate aéreo como piloto de caza".



Cap. Linn de China Nacionalista y Tte. 1 º (Av.) Arturo Silva en el Casino de Oficiales del Grupo Aerotáctico. Nótese la foto de los aviadores del chaco, al fondo, ligeramente a la izquierda (1991)

En el libro de mi viejo profesor de Historia de la Aviación, Cnel. (PAM) Jaime Meregalli, "Aportes para la historia de la Fuerza Aérea Uruguaya" en su pag. 331 dice sobre el año 1929:

"... En ese año se reciben del Curso Pilotaje de Tropa el 15 de Marzo, de Pilotos aviadores las siguientes personas:

Sdo. Atahualpa García Montejo - Piloto Aviador - Brevet Nº 23

Sdo. Felipe Aldama - Piloto Aviador - Brevet Nº 24

Cbo. Modesto Lorenzo - Piloto Aviador - Brevet Nº 25

Sdo. Luis Tuya - Piloto Aviador - Brevet Nº 26

Sdo. Juan C. Viera - Piloto Aviador - Brevet Nº 27

Sdo. Héctor Rodríguez - Piloto Aviador - Brevet Nº 28

El Sdo. Luis Tuya, tuvo gran actuación como piloto combatiente en la Guerra del Chaco – Paraguay – Bolivia. Terminada ésta se traslada a España donde interviene en la Guerra Civil Española como piloto combatiente y encuentra la muerte en un combate aéreo.

Su nombre es de Mercedes, sus incomprendidos anhelos también, son de Mercedes, la indiferencia ante su muerte, también, desgraciadamente, es de Mercedes.

Gran muchacho, gran corazón. Alma de pájaro con ansias de flecha.

Un bohemio del aire fue Luis Tuya. Un caballero volante del heroísmo. Su nombre y sus bravuras se ciernen sobre las selvas del Chaco Paraguayo y fue factor de positivo mérito en muchas ocasiones. Su nombre es repetido con emocionado cariño por todos los hermanos guaraníes. Luisito Tuya tiene su monumento en el agradecido corazón del Paraguay.

Cuando terminada la guerra, regresó a su pueblo, pensando tal vez con lógico optimismo encontrar a una multitud aguardando a quien triunfalmente volvía a su terruño, palpó la amarga realidad de la incomprensión y del olvido.

Después estallando la cruenta guerra civil española, nuevamente luchó junto a un ejército, por sus convicciones, bajo la siniestra acechanza de la muerte, hasta que al fin un día cayó para siempre como un pájaro muerto en pleno vuelo, allá en España, lejos de su madre, de sus hermanos, lejos de su Patria, sin un último beso.

Dijeron las crónicas de los diarios que luego de abatir a dos aviones enemigos, se estrelló contra un tercero ante la imposibilidad de continuar la lucha.

Así, habría terminado su vida el muchacho aquel, de físico privilegiado, de noble corazón, de alma de pájaro.

Aún no se le ha hecho justicia. Lo recuerdan los que lo quieren recordar. Este es nuestro homenaje hacia Luis Tuya.

Realizó el Curso de Piloto en la Aeronáutica Militar en el Año 1929 – Brevet de Piloto Aviador Nº 26. Tropa".

Creo que a esta altura el lector estará tan asombrado y orgulloso como yo de éste gran hombre, y sería muy difícil agregar alguna palabra más sobre sus logros.

Creo importante sí, recordar a ésta gran figura de la aviación Oriental, y que nuestros pilotos sepan que uno de nosotros, tam-

bién formado en el "Aeródromo de Pando" con todos su anhelos e ilusiones, no solo participó en combates aéreos y obtuvo derribos, si no que lo hizo de una forma heroica a costa de su propia vida.

El gran desafío para los actuales integrantes de la Fuerza Aérea, es poder trasmitir a quienes nos sucedan sus hazañas, sus logros y fundamentalmente su historia.

Podríamos recordarlo quizás, llamando con su nombre las "Campañas de Tiro Aéreo" o "Competencias Anuales de Tiro" de nuestros Escuadrones de Combate, acompañando de esa forma el merecido homenaje que le hiciera la pluma del Cnel. (PAM) Jaime Meregalli o la foto de los hermanos Paraguayos.

Escribía en una carta dirigida a los "jóvenes Argentinos, compañeros pilotos de combate" el "As" francés Pierre Clostermann durante la Guerra de la Malvinas: "¡Ay! La verdad vale únicamente por la sangre derramada y el mundo cree solamente en las causas cuyos testigos se hacen matar por ellas".

Decía también el "As" Alemán Adolph Galland, quién también combatió en la Guerra Civil Española en el bando opuesto al de Tuya: "Solo el espíritu ofensivo, nacido en un bravo corazón, dará el triunfo de un avión de caza, sin importar cual sea su grado de complejidad y desarrollo".

Al pensar en Luis Tuya estas máximas se combinan en mi mente para alcanzar su figura la estatura de un verdadero héroe; héroe nacido en ésta hermosa y pequeña tierra; héroe formado en los mismos campos de Pando, y con las mismas ilusiones que los jóvenes que veo cruzar hoy la Plaza de Armas de nuestra querida Escuela.

Pero… cuando miro detenidamente las formaciones que pasan, hasta puedo verlo… acompañado de tantos otros heroicos Orientales que no dudaron un minuto en brindar o poner en juego lo máximo de sí, en cumplimiento de la misión asignada.

Vaya pues a este Soldado Oriental nuestro más profundo reconocimiento y admiración desde esta líneas, con la humilde intención de mantener encendida la llama de su recuerdo, según lo que escribiera el Cnel. Meregalli:

"Así, habría terminado su vida el muchacho aquel, de físico privilegiado, de noble corazón, de alma de pájaro.

Aún no se le ha hecho justicia. Lo recuerdan los que lo quieren recordar. Este es nuestro homenaje hacia Luis Tuya.

Realizó el Curso de Piloto en la Aeronáutica Militar en el Año 1929 – Brevet de Piloto Aviador Nº 26. Tropa".

Tte. Cnel. (Av) Arturo L. Silva

Despliegue a pista de emergencia en Ruta Nacional Nº 9



Dentro del Plan Anual de Actividades de la Fuerza Aérea se encuentra la realización de despliegues de las Unidades Tácticas de la Fuerza a diferentes pistas de nuestro territorio.

Estas actividades se realizan con la finalidad de evaluar el entrenamiento de las tripulaciones aéreas, el personal técnico de apoyo terrestre, y la capacidad de los medios involucrados en este tipo de operaciones.

El Escuadrón Aéreo Nº 2 (CAZA) debido a las performances de sus aeronaves y a efectos de cubrir diferentes zonas de operación, se despliega a diferentes lugares de nuestro territorio Nacional entre ellos la Pista de Emergencia de la Ruta Nacional Nº 9, próximo al Parque Nacional de Santa Teresa.

Según cuenta una "leyenda" 2 señores Oficiales Subalternos Pilotos del aquel entonces Grupo de Aviación Nº 2 (CAZA) fueron designados en la década del 70 a cumplir la importante misión de realizar un relevamiento de varias rutas de nuestro país a los efectos de descubrir zonas donde fuera factible su modificación para la futura operación de aeronaves.

Fue así que dio comienzo a un periplo que abarcó innumerables horas de vuelo (en camioneta), varios días de operación y algunos miles de kilómetros recorridos por casi todo el Territorio Nacional.

Cuentan que viniendo por la ruta 9 desde el Chuy ya en la última parte de la misión, se encuentran al llegar a la Fortaleza con la empresa que estaba en ese momento reparando la ruta y que aprovechando la ocasión entablan amena conversación con los encargados expresándoles sus inquietudes.

Luego de haber intercambiado opiniones y ya con una idea clara, rápidamente retornan a Montevideo originando inmediatamente los trámites ante los organismos correspondientes, que culminaron con el ensanchamiento de la ruta en un tramo de 2000 mts. y la construcción de dos cebollas en sus extremos.

Muchos años y gestiones transcurrieron para que el Escuadrón fuera autorizado a operar en dicha ruta y fue así que el día 23 de Noviembre de 1993, 2 aeronaves A-37 aterrizaron por primera vez en dicha pista, pernoctando en ella por 3 días y cumpliendo misiones de reconocimiento de la Laguna Merín.

A partir de esa fecha el Escuadrón a cumplido anualmente con un despliegue a ese lugar con los dos tipos de aeronaves llegando a operar en forma simultánea con 3 A-37 y 2 T-33.

A diferencia de los demás despliegues del

Escuadrón que se realizan en Aeropuertos, el despliegue a la Ruta 9 es el que tiene mayores exigencias debido a que es el más distante de la base de asiento, implicando traslado de equipamiento total para ser autosuficientes, armado de sistemas de comunicaciones T/T y T/A, con operadores de torre, meteorología, armado de un campamento completo para todo el personal con alojamientos, cocina, comedores, sala de operaciones, guardia de prevención etc.

En el transcurso de las operaciones, se llevan a cabo salidas que abarcan todas las fases del entrenamiento de vuelo, tales como salidas rápidas en alerta, navegaciones tácticas con ataques a objetivos predeterminados, reconocimiento armado, apoyo aéreo directo con controlador aéreo avanzado aerotransportado (para lo cual se cuenta con el apoyo de aeronaves de la Escuadrilla de Enlace) y por supuesto que al regreso de estas misiones se realizan tránsitos con toque y siga en la ruta.

Es de destacar el apoyo total y desinteresado que durante el despliegue prestan al Escuadrón el Ejército Nacional a través del SE.PA.E. (carros de bomberos con personal, ambulancia, apoyo logístico) y también Policía Caminera a través del destacamento de la Coronilla quien supervisa el corte y apertura de la ruta para asegurar el tramo libre de vehículos.

Llama la atención también el interés de la población civil durante la operación, los automovilistas, no acostumbrados a ver este tipo de aeronaves, en lugar de sentirse molestos por la demora en el corte de la ruta, estacionan sus autos para poder ver las aeronaves de cerca e incluso pedir para tomar alguna fotografía o pasan saludando con gran alegría y sorpresa ante el inusual espectáculo.

Jocosas son también las anécdotas, como el de un automovilista que venía a alta velocidad y al ver personal uniformado sobre la ruta "se entregó" y frenó bruscamente pensando que se trataba de alguna "ADUANA MOVIL".

La anécdota más grande sucedió en el año 1994; Resulta que en el mes de mayo de ese año, el actor Sancho Grazia se encontraba con todo su Staff en la fortaleza, filmando unos capítulos para la serial "EL CURRO GIMENEZ" y justo el Escuadrón fue de despliegue en ese mes.

Resulta que los Oficiales del SE.PA.E. nos contaron luego que tuvieron que cortar más de una vez la filmación, debido al ruido o alguna aeronave que quedaba encuadrada de fondo en alguna toma y ni que hablar de las espantadas de los caballos en pleno rodaje.

Luego de 8 años de actividades en esta pista de emergencia, puede decirse que el Escuadrón y sus medios se encuentran capacitados para desplegarse con prontitud a la misma en caso de que cualquier situación así lo requiera, habiendo logrado de esta manera contribuir de manera eficiente a la operatividad de nuestra Fuerza Aérea.

Cap. (Av) Julio Dávila
Escuadrón Aéreo Nº 2 (Caza)

Este vuelo no lo podré volver a hacer



Luego de haberse postergado la misión cuatro días por mal tiempo, -necesitábamos que estuviera visual el Aeropuerto Internacional de Carrasco, la ruta, y nuestro destino (la ciudad de Córdoba), por falta de instrumentos de navegación-, a las 09:33 horas del día 2 de mayo de 2001, pusimos en marcha los dos últimos T-34 que con matrícula uruguaya, surcarían nuestro espacio aéreo.

Previamente, mantuve una conversación con la persona a cargo de la torre de control de Carrasco con el objeto de que autorizaran el plan de vuelo presentado, porque no poseíamos respondedor (sin el cual no podríamos volar en áreas controladas) y los equipos de comunicación de ambos aviones, no trasmiten ni reciben a más de cinco millas, por falta de un repuesto que ya no existe en la F.A.U., lo que tornó algo engorrosa la obtención de la mentada autorización, aunque finalmente nos fue otorgada.

Yo salía como guía, con el Vice Comodoro R. Houb (de la F.A.A., quien ocupaba la cabina trasera) en el F.A.U. 646, y de ladero, el Tte. 1º (Av.) Miguel Russo con el Capitán M. Buteler, (también de la F.A.A.), en el F.A.U. 635.

En la planchada de la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento, Oficiales y mecánicos de ambos países nos despedían, preguntándose quizás, si estos viejos motores soportarían las exigencias del largo vuelo que en esos momentos emprendíamos.

Un avión Guaraní estaba por llegar desde Córdoba, con el doble objetivo de llevar de regreso a los mecánicos, y servirnos de apoyo durante la misión. Ante su demora, no pudimos esperar que aterrizara porque si salíamos más tarde corríamos el riesgo de que antes de llegar a Córdoba nos sorprendiera la noche.

Decolamos de la pista 24, y autorizados por Carrasco TWR, (gracias a la amabilidad del Cbo. M. Silveira que casualmente estaba de servicio en ese momento) viramos por derecha en dirección a la E.M.A.; No podíamos (ni queríamos), dejar de hacer un último vuelo sobre el lugar que fuera, por veintitrés años, el hogar de estos nobles aviones. Al momento del pasaje, (con rumbo aproximado 050º, justo sobre la vieja torre), sentí una gran emoción, y aunque sin verlo, imaginé que todos los que conocen el inconfundible ruido del motor del Mentor T-34, (quienes seguramente sabían que se trataba de una despedida), correrían hacia la ventana más cercana para verlos pasar por última vez.

Hasta ahí pudimos comunicarnos sin problemas con la radio del avión.

Ascendíamos a rumbo ......a rumbo ....a rumbo, ¿Qué rumbo?........ El GPS portátil que me prestó el Tte. 1º (Av.) G. Fumagali no me estaba dando ninguna indicación, así que puse rumbo "más o menos" hacia donde yo creía que estaba Gualeguaychú, (mi brújula daba vueltas como un trompo), y le digo al piloto argentino:

_¿Tenés tu GPS activado?,

_Sí.

_¿No querés llevar el avión mientras yo me ocupo de las comunicaciones?

_Bueno, sí.

Zafé.........,pensaba, mientras que en los siguientes diez minutos toqué todos los botones del GPS hasta que logré activarlo.

Debíamos mantener 1000 fts. hasta las 20 millas de Carrasco y luego 2000 fts. hasta las 30 millas, pero como no podríamos comunicarnos tan bajo y Carrasco no tenía como saber nuestra altura, decidí ascender un poco antes, para intentar lograr alguna comunicación. Al fin me pude comunicar, y fue gracias al handy. Continuamos luego de las 30 millas de Carrasco, el ascenso a 6500 fts.; después de nivelar, al efectuar las reducciones de potencia, observo que el gobernador quedó fijo; había perdido el control del mismo, y en vano lo movía de una punta a la otra de su recorrido, mientras el taquímetro permanecía pegado en 2600 RPM, como si la aguja estuviera pintada en el propio instrumento. En ese momento pensé que a nuestro viaje poco le quedaba, pero algunos minutos más tarde comenzó a moverse la aguja, mostrando una recuperación del gobernador y entonces suavemente pude más o menos ajustar lo que corresponde al crucero.

Hacía mucho frío; la temperatura era de -5 Cº, y aunque no había humedad visible, encendimos el aire caliente al carburador, el calefactor de pitot, y la calefacción, que increíblemente aún funcionaba.

Llegando al límite del FIR, no pude establecer ningún tipo de comunicación con Montevideo Control, pero sí con Gualeguaychú (con el handy, por supuesto), donde ya tenían nuestro plan de vuelo, y por lo tanto, total conocimiento de la misión. Así ingresábamos a nuestro vecino país y ya estábamos más cerca de nuestra primera parada.

Casi saliendo del área controlada de Gualeguaychú el motor "tosió" una vez y minutos más tarde se repitió. Estábamos cerca de esta pista y podríamos regresar si volvía a suceder; pero por suerte no volvió a ocurrir. Ya era la segunda vez que el avión nos presentaba algún problema y deseaba que fuera la última.

Saliendo de Gualeguaychú, no fue necesario el enlace con Ezeiza por tratarse de un plan de vuelo VFR. Sin embargo sí estaba interesado en comunicarme con el Baron, (cosa que no logré pese a reiterados intentos) que en teoría venía detrás nuestro, no sé a que distancia, porque nunca los escuché en la frecuencia, aunque en realidad jamás podría escucharlos, ya que luego de cada comunicación apagaba el handy para preservar la carga de la batería.

Ingresando al área controlada de Rosario, pudimos comunicarnos sin problemas..........gracias al handy una vez más. A esta altura de los acontecimientos, ni siquiera me tomaba la molestia de intentar comunicarme a través del equipo de radio del avión.

Llamé al ladero, "desenganché el piloto automático" y comenzamos el descenso hacia el aeropuerto de Rosario que se encontraba sin tránsito por el momento. Una vez en base logré reportar con la radio del avión y posteriormente efectuamos un aterrizaje en formación.

Nuestro tramo a cargo de las aeronaves había concluído, y de aquí en más seríamos simplemente espectadores. Luego de cargar combustible encendimos motores nuevamente para llevar el avión al lugar asignado en el estacionamiento mientras casualmente aterrizaba el Baron, y segundos más tarde lo hacía también el Guaraní.

Estábamos todas las tripulaciones reunidas en el bar del aeropuerto, cuando se nos acerca el oficial de aduana con ex-



Tripulaciones Internacionales

presión de desconcierto, pidiendo que le aclaráramos la situación; no entendía como en cuatro aviones que provenían del mismo lugar, y que tenían el mismo destino, había tanta mezcolanza. Fue entonces cuando el piloto Comandante del Guaraní tomó una servilleta y le dibujó cuatro redondeles, dos grandes y dos pequeños, y le aclaró la situación de la siguiente manera: en los círculos pequeños (T-34) las tripulaciones eran mixtas (argentinos y orientales); en un círculo grande (Baron) la tripulación era uruguaya y los pasajeros argentinos (mecánicos); en el otro círculo grande (Guaraní) la tripulación era argentina y venía sin pasajeros...........El aduanero que ahora parecía haber entendido, tomó la servilleta y se fue.

El Vice Comodoro argentino, hizo el plan de vuelo en el que puso su apelativo como identificación de la sección mientras pasábamos inspección a los aviones que se preparaban para la última pierna de la misión. Al avión por mí piloteado hasta ese momento, tuvieron que ponerle casi cuatro litros de aceite, que fue lo que consumió en el primer tramo, mientras que al otro no hubo que hacerle nada.

Una vez que estuvo todo listo, nos pusimos en marcha, y ya como pasajero le pasé al ocupante de la cabina delantera el handy que había funcionado tan bien hasta este momento. Lo tomó y sólo pudo hacer el primer reporte, porque inmediatamente después se quedó sin batería ....pobre muchacho............que mala suerte. El primer inconveniente se produce cuando, luego de pedir autorización para ocupar posición durante repetidas veces, y al no escuchar nada en absoluto, desde el otro avión nos hacen seña de “OK”, la cual fue interpretada como un “SÍ” para ocupar la pista, y hacia allí se dirigió. Pero dicha señal fue mal interpretada dado que en realidad indicaba que “ESTABAN PRONTOS” simplemente, y, rodando sobre la pista nos pasaron para hacernos señales con sus manos, de que decoláramos ya desde el lugar donde nos encontrábamos (en la mitad de la pista). Esto se debía a que venía un avión comercial en aproximación final, que tuvo que hacer un 360 donde se encontraba. Sin hacer las pruebas de motor y en forma prácticamente individual decolamos como pudimos .....

Ascendimos a mil pies y nos pareció escuchar que nos decían que nos comunicáramos diez millas afuera, pero no pudimos contestar ni comunicarnos más.

Mantuvimos esa altura sobre el terreno durante todo el tramo. Por la turbulencia que había íbamos a los saltos. Llegando a Córdoba pasamos de laderos (el gobernador de la hélice contento) y pudimos escuchar luego de infinidad de intentos, que no se nos permitía aterrizar en la Escuela de Aviación Argentina y nos mandaron directo al aeropuerto internacional. Desde ese mismo lugar viramos por derecha cruzando con escasos mil pies sobre el centro de la ciudad de Córdoba.

Aterrizábamos a las 15:36 horas, y al mismo tiempo sentí un gran alivio, ya que el pobre FAU 646 no podía más. Necesitaba urgente una reparación total. Apagamos el motor luego de más de dos horas de vuelo (Rosario-Córdoba), solté el arnés, dejé el paracaídas sobre el asiento y me bajé de la vieja cabina a la cual probablemente jamás volveré a subir. Me alejé unos metros y luego me volví para mirarlos detenidamente unos instantes. Estos veteranos de más de cincuenta años de servicio, nos habían traído sin mayores problemas desde tan lejos, en un vuelo de más de cinco horas. Luego de haber concretado con él el sueño de cientos de jóvenes que como yo, sólo pensaban en volar y volar , sin importar día, hora o condición meteorológica reinante, estaba ahora por emprender una nueva etapa en nuestro país hermano. Seguramente en un futuro volverá a repetirse la historia una y otra vez, cuando en éste, su nuevo hogar, lo desafecten, alguien lo comprará y como el AVE FÉNIX resurgirá de sus cenizas.

Pensativo, continuaba parado en la planchada, (mientras que los demás ya habían ingresado al aeropuerto), admirando su silueta aerodinámica, con esas largas alas que lo hacen un avión sumamente estable y por demás seguro. Ahí estaban ambos, firmes en esa planchada desconocida, desafiando “lo que sea”, con una soberbia tremenda, creada y alimentada por tantos halagos que sabe Dios, los tienen merecidos.

El tiempo parece no correr para estos dos viejos guerreros del aire, y, cuando de ellos ya no exista ni un solo remache, igualmente continuarán viviendo por siempre en mis recuerdos y seguramente también en los de la mayoría de aquellos que en algún momento de sus vida tuvieron, al igual que yo, la suerte de conocerlos.

Cap. (Av.) Daniel Ubillos



Otras tierras, nuevos cielos.

ALAS

Un permanente desafío



El 20 de Noviembre de 1991, en ocasión de celebrarse
el 75º aniversario de la Escuela Militar de Aeronáutica,
el Sr. Presidente de la República Dr. Don Luis A. Lacalle Herrera,
recibía el primer ejemplar de la edición de la revista ALAS,
en una era que allí se iniciaba.
Hoy continuamos en esa era en forma ininterrumpida.

Han pasado ya diez años. Una cifra significativa a la hora de evaluar edades.

Personalmente he convivido con cada una de las páginas publicadas en este tiempo con una enorme satisfacción.

Simplemente por haber acompañado de cerca el transcurso de este período –y no por otro motivo- me siento con el deber de volcar un sentimiento de gratitud hacia una legión aeronáutica intergeneracional que han sido los protagonistas (ya como autores, ya como lectores, de cada una de las producciones ofrecidas por ALAS).

Permítanme entonces, dejar algunas circunstancias de la vida de esta publicación, en la que el destino ha querido que oficiara de testigo.

La inspiración de hace una década estuvo fuertemente impulsada por los que ejercían una vigorosa juventud en 1952 y decidieron editar *"una revista digna de representar a nuestro Instituto"*.

Ellos también pretendían enfrentar un desafío de *"un horizonte más amplio y pretendiendo mayor alcance"* .

Y vaya si lo lograron. Tan así conquistaron con éxito su propuesta que ella se convirtió en el combustible que alimentó cada una de las reapariciones de ALAS. Fueron capaces de *"sobrevolar más allá de los muros de nuestra Escuela*" -como decían- y trascendieron en el tiempo viendo renacer, a través del transcurso de su vida, una y otra vez el intento de la juventud aeronáutica y su necesidad de manifestarse.

Hoy algunos de ellos ya no son los jóvenes redactores de ALAS. Yo, después de una década tampoco lo soy. Son otras las juventudes que interpretan el desafío de la expresión, y gestan la genuina y espontánea comunicación de la vocación aérea.

Somos unos y otros el fruto repetido y siempre nuevo, que a la sazón, el espíritu aeronáutico hace reencarnar en mil y una vidas.

Hace trece años sólo había recuerdos de ALAS. La realidad era limitada. No se encontraban recursos. Seguíamos hojeando las páginas de las publicaciones de fines de los setenta.

Una tarde, en el salón de Aspirantes, se apersonó el Sr. Jefe de Estudios. En un clima coloquial se llevó adelante una plática sobre el entorno vocacional, donde se planteó la posibilidad de la reedición...

El verano 88-89 nos encontró recorriendo imprentas, averiguando presupuestos, indagando sobre los pormenores que conlleva una edición. El proyecto se iba armando con información



Alas 1991

que debía ser elaborada para componer el esquema general.

Se inicia el curso de Cadetes de primer año y las obligaciones son muchas, las licencias son pocas, y el impulso se pospuso.



Alas 1992

En 1990, acudimos a los camaradas que tienen una prolongada e ininterrumpida experiencia en publicaciones de este tipo. Barlovento nos recibió con generosidad y pudimos



Alas 1993

establecer una referencia actualizada con respecto a nuestra propuesta. No faltó la colaboración de publicaciones con temáticas afines y la desinteresada colaboración de sus responsables.

Los Cadetes de tercer año, en su momento nos atendieron y canalizaron la iniciativa, y en definitiva participaron de la puesta en marcha del andamiaje que comenzó a impulsar el proyecto de una nueva era de ALAS.

La Dirección, a través de sus conductos correspondientes, fue informada de la idea, y por supuesto, requirió de la fuente para evitar diferencias de interpretación. Escuchó la propuesta de primera mano, se chequearon las alternativas, y se creyó en el proyecto.

Necesitamos un salón, una mesa y sillas, un armario y una máquina de escribir. El aspecto económico ya estaba contemplado en propuesta. Trabajo no faltó, ingenio tampoco.



Alas 1994

Los dolores del crecimiento algunas veces son el precio que se debe pagar para madurar. Las satisfacciones en el acierto resultaban apoteóticas, los fracasos y el error eran desalentadores.
Pero, luego de involucrar a muchos con la idea, y teniendo la base estructural armada, llegó 1991, y debimos comenzar con las tareas específicas.
La redacción, el diseño de arte, la administración de espacios de colaboración. Frecuentamos asiduamente las redacciones de la impresora. De los manuscritos se hacía una transcripción mecanografiada, y se adjuntaban los gráficos. Se iba armando "el mono" y luego se compartía con el diseñador de arte cada una de las páginas. Idas y



Alas 1995



Alas 1996

venidas, errores, correcciones, enmiendas, sustituciones.

Algunos apoyaban, otros "miraban" y los menos desconfiaban.



Alas 1997

En la edición de ese año la Dirección, comprendiendo que siempre



Alas 1998

las empresas necesitan de empeño para salvar las dificultades, nos saludó expresando en su mensaje el siguiente consejo: ...*"la forma de progresar es a través del esfuerzo y del trabajo de cada uno no existiendo vías sustitutivas más cómodas y complacientes"*.

A partir de allí hicimos carne la expresión del editorial de 1991: "*Volver a empezar nunca es fácil, pero llega a ser condición de vida*".

Cada generación ha interpretado este sentir y lo ha vivido con particular ahínco –me consta. Estilos, modas, gustos difieren año tras año. Pero el espíritu aeronáutico continúa perenne e inmanente. Él es el hilo conductor de ALAS.

El 20 de Noviembre de 1991, el Comandante Supremo de las Fuerzas Armadas recibía el primer ejemplar de la nueva edición de ALAS, le era entregado por un Cadete de tercer año que integraba el Consejo Editor, atentamente observaba el Señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, quien había participado de la iniciativa de 1952.



Alas 1999



Alas 2000

Ambos pilotos fueron la manifestación de la juventud aérea. Hoy otros lo son.

Año tras año un grupo de entusiastas hacen posible la realidad de ALAS. Esos grupos han sido en definitiva quienes han sostenido esta apreciada posta generacional.

Por todo esto me repito corrigiendo un viejo artículo de 1991, "ALAS: un **permanente** desafío".

Tte. 1º(Av.) Alvaro M. Sosa Farías

Consejo Editor



Despedida

Una vez más llegamos con nuestras ALAS *a un final. Alcanzando un objetivo, producto del esfuerzo silencioso de quienes integramos este Consejo Editor. Juntos volamos con un solo rumbo, llegar a los sueños y metas que a lo largo de este año nos hemos propuesto. Hoy* ALAS *es el fiel reflejo de quienes tomamos la responsabilidad de llevar adelante este proyecto, que intenta trasmitir lo que año a año vivimos. Nosotros acariciamos un sueño anhelado por muchos; que esta, nuestra revista, representa. Hoy somos los testigos de ella y seguiremos en ese rumbo...*

Dale Alas a tu Vocación.

La Escuela Militar de Aeronáutica te da la oportunidad.

Condiciones requeridas para el ingreso

- Ser Ciudadano.
- Ser soltero/a y permanecer en ese estado mientras no egrese del Instituto.
- Tener más de 16 años y menos de 21 años al 1ero de Marzo del año que ingresa.
- Haber formulado Juramento de Fidelidad a la Bandera Nacional.
- Haber cursado con aprobación el 2o año de bachillerato diversificado en cualquiera de las tres orientaciones.
- Presentar Certificado Policial de Bueba Conducta.
- Aprobar los exámenes médico, sicofísico y odontológico.
- Obtener beca en el concurso de oposición.
- Presentar carnet de salud expedido por el M.S.P. vigente al año de ingreso.



Escuela Militar de Aeronáutica

Ruta 101 Km. 31,500. Pando
(CANELONES)
Tel: 288 2100 / 288 2108
E-mail: emafau@adinet.com.uy